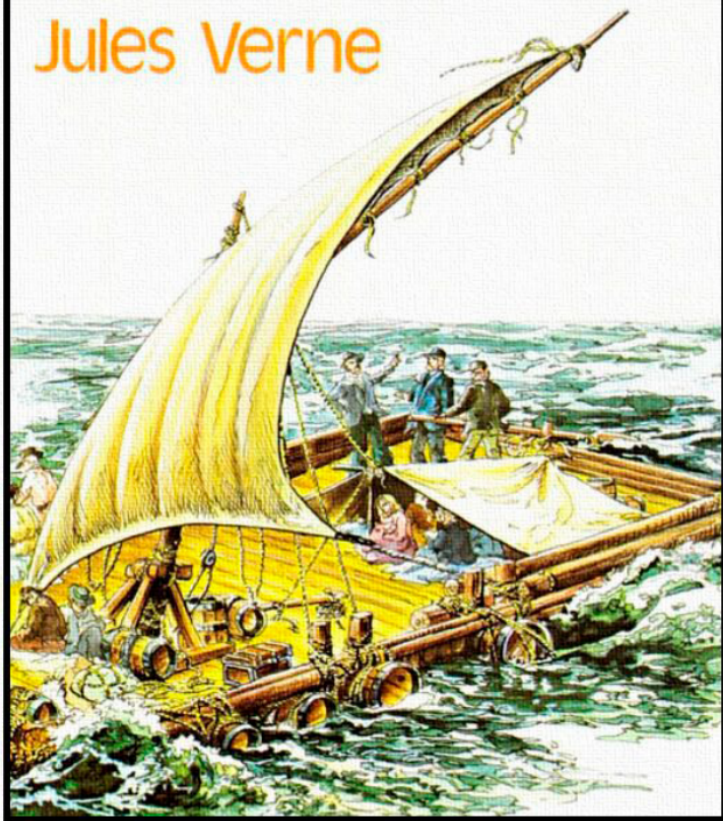


TUS
LIBROS



El Chancellor

Jules Verne



se

Cuando los pasajeros del *Chancellor* descubren que su barco está ardiendo, aún no son capaces de imaginar los horrores que les aguardan.

Verne, gran admirador de Poe, quiso escribir un relato de tal crueldad, que recordara *La narración de A. G. Pym*. «Le llevaré un volumen de un realismo espantoso —escribió a su editor—. Creo que la balsa de *La Medusa* no ha producido nada tan terrible».

Con el estilo cortado propio de un diario, uno de los náufragos cuenta las torturas que padecen en una balsa perdida en el océano. Pero, como es habitual en Verne, siempre hay personajes cuya inocencia y heroísmo alcanzan límites increíbles.



Jules Verne

El Chancellor

Tus libros - 66

ePub r1.0

Karras 27.09.2019

Título original: *Le Chancellor*

Jules Verne, 1875

Traducción: Javier Torrente

Ilustraciones: Édouard Riou

Editor digital: Karras

ePub base r2.1



Índice de contenido

Introducción a las aventuras marineras

Diario del pasajero J. R. Kazallon

Capítulo I

Capítulo II

Capítulo III

Capítulo IV

Capítulo V

Capítulo VI

Capítulo VII

Capítulo VIII

Capítulo IX

Capítulo X

Capítulo XI

Capítulo XII

Capítulo XIII

Capítulo XIV

Capítulo XV

Capítulo XVI

Capítulo XVII

Capítulo XVIII

Capítulo XIX

Capítulo XX

Capítulo XXI

Capítulo XXII

Capítulo XXIII

Capítulo XXIV

Capítulo XXV

Capítulo XXVI

Capítulo XXVII

Capítulo XXVIII

Capítulo XXIX

Capítulo XXX

Capítulo XXXI

Capítulo XXXII

Capítulo XXXIII

Capítulo XXXIV

Capítulo XXXV

Capítulo XXXVI

Capítulo XXXVII

Capítulo XXXVIII

Capítulo XXXIX

Capítulo XL

Capítulo XLI

Capítulo XLII

Capítulo XLIII

Capítulo XLIV

Capítulo XLV

Capítulo XLVI

Capítulo XLVII

Capítulo XLVIII

Capítulo XLIX

Capítulo L

Capítulo LI

Capítulo LII

Capítulo LIII

Capítulo LIV

Capítulo LV

Capítulo LVI

Capítulo LVII

Diccionario de términos marítimos

Apéndice

Bibliografía

Sobre el autor



JULES VERNE (1828-1905)

La presente obra es traducción directa e íntegra del original francés en su primera edición, *Le Chancellor* publicada en Ed. Hetzel, París, 1875.

Las ilustraciones, originales de Riou y Férat, que aparecen en esta edición, acompañaron el texto de la edición lustrada, publicada por Hetzel, París, 1877.

Introducción a las aventuras marineras

Los orígenes

El mar, el mar, sin cesar empegando...

Paul Valéry

Hace unos quinientos cincuenta millones de años algunos peces abandonaron los resecos pantanos en que vivían y se dirigieron a tierra firme. De ellos vinieron a surgir toda clase de animales, el hombre entre ellos.

Tal vez sea la memoria oscura de esa huida lo que haya llevado a los hombres a mirar el mar, las aguas, con perplejidad insatisfecha; con miedo y con inocencia renacida, pero sobre todo con una nostalgia inmensa, especie de deseo íntimo de volver a la unidad primera de las cosas.

Todos los elementos primordiales parecen encerrar algún secreto que nos fascina. Podemos pasar horas mirando el fuego o el cielo como si esperáramos revelaciones únicas; pocas cosas son tan gratificantes como cerrar la mano con firmeza sobre un montón de arena. Y el mar, las aguas, colma nuestros sentidos: lo miramos, nos gusta su olor y su contacto, y, a veces, como el pirata moribundo de *La isla del tesoro*, tenemos necesidad de oírlo para saber que aún estamos vivos.

Mitologías

*¡Algas frescas de la mar,
algas, algas!*

El mar se constituye desde tiempos remotos en un elemento simbólico en el que la imaginación vuelca sus recursos. Para Herman Melville, «la meditación y el mar están unidos para siempre»; las mitologías primitivas reflejan ese maridaje y llenan el mar con un pensamiento mágico que pronto la literatura recogería y transformaría a su modo.

Los dioses crean el mar de mil formas distintas. Algunos lo crean simplemente; otros, sin embargo, parecen poner un empeño especial en ello. Así, para los habitantes de las Islas Marquesas el mar surge del líquido amniótico de un aborto de la diosa Atauna. Los isleños de la Polinesia central traslucen en el mito de la creación su respeto a las aguas: éstas surgen del sudor que en el dios padre, Taaroa, produjo el esfuerzo creador de todas las cosas. Otros mitos de los pueblos del Pacífico se cubren de bruma poética: algunos pueblos de la Melanesia septentrional creen que el mar son las lágrimas — de ahí su salinidad— que los dioses generadores derramaron al ver cómo su creación más perfecta, el hombre, era arrebatada por la muerte y consumida por la podredumbre.

*La mitología
griega*

También los fenicios, los celtas, los chinos, los escandinavos... todos los pueblos ribereños de la antigüedad llenaron sus mitologías de sabores marinos, pero ninguno con la fuerza y la riqueza con que lo hicieron los griegos. Los habitantes de la península helénica y de sus muchas islas llenaron el mar, el Mediterráneo, de grandes dioses, de héroes marineros, de monstruos, de barcos fantásticos: colonizaron sus aguas con la pericia de sus marineros, y las llenaron con tonos poéticos con la fuerza de su imaginación.

El mar mítico de los griegos es el lugar de todas las maravillas. Poseidón se llenó de felicidad cuando comprobó que en el reparto de los dominios a él le tocaban las aguas; allí podría desarrollar su gusto por las bromas y por la invención de monstruos y seres fantásticos, y allí los griegos crearon algunas de las historias del

mar más hermosas de todos los tiempos. El mar es fuente de vida, de saber; el «viejo del mar», Nereo, daba solícito consejos a los marineros que se encontraban en peligro. Pero también es un lugar de destrucción: en él acechaban las sirenas, dispuestas a destruir a los incautos marineros que se dejaran seducir por sus cantos; o Escila, monstruo de seis cuellos desmesurados con seis cabezas con bocas con triple fila de dientes, que vivía agazapado en una gran roca y atrapaba y destruía los barcos que se atrevían a cruzar sus dominios.

Los griegos y otras mitologías antiguas simbolizaron en el mar los dos opuestos básicos: vida y muerte (las aguas dan vida eterna a los cristianos a través del bautizo, pero también traen la muerte con el diluvio universal). El mar se instaura, pues, como una de las metáforas de la existencia humana más fructífera. La oposición básica, vida-muerte, se multiplica, en la mitología y en la literatura, en otras oposiciones de contenido simbólico: lo superficial y lo profundo, lo líquido y lo sólido, lo permanente y lo fugaz, lo inmóvil y lo incesante... La densidad real de las aguas saladas, su enormidad y su variedad, parece propiciar la expresión de la imaginación; no sorprende, pues, que algunas de las grandes obras de la literatura universal tengan el mar como tema privilegiado.

*La literatura
griega
del mar*

*Dejad que mi beso resbale sobre su cuerpo
helado cuando alcance la orilla en que sólo la
espera es posible.*

Leopoldo María Panero

La Edad de Oro de la literatura de tema marino es el siglo XIX, fundamentalmente en Inglaterra y en los Estados Unidos de América. Parafraseando, podríamos decir que «el género de oro» de la literatura marina es la novela realista y más específicamente la novela de aventuras. Sería vano, sin embargo, adscribir la presencia

del mar en la literatura a un género o una época determinados: el mar, en sus mil facetas diversas, atraviesa e impregna la historia de la literatura universal: desde las expresiones folclóricas hasta la tragedia clásica, desde la épica hasta la poesía contemporánea. La limitación parece, pues, inevitable y aquí la establecemos en la literatura del mar de carácter narrativo.

La Edad de Oro de la literatura del mar tiene, como todas las edades de oro, sus ancestros más o menos gloriosos. Unos podemos llamarlos «reales»: la conquista de los mares, el desarrollo de la navegación, la expansión y dominio tecnológico del mundo occidental; otros son específicamente literarios. De estos últimos vamos a tratar en primer lugar.

Homero

Imaginemos una amplia mesa repleta de manjares y bebidas, y una audiencia atenta y deseosa de historias. En ella se sienta un aventurero de sinceridad dudosa y valor limitado. ¿Su nombre? ¿Sus historias? *La Odisea*. El mar no podía haber tenido mejor entrada en la literatura. En *La Odisea*, escrita por Homero, seguramente a mediados del siglo VIII a. de C., un Mediterráneo a la vez real y fantástico se convierte en protagonista constante de la obra. Es un mar temible y temido, en el que los hombres son objeto del capricho y del humor de los dioses, pero también es lugar maravilloso donde la imaginación poética parece encontrar un espacio privilegiado: vientos, calmas, abras, tempestades, barcos: las mil caras del mar parecen excitar la imaginación de Homero. El poeta griego plasma una constante en la aproximación literaria al mar: el mar es hermoso, incluso en su crueldad ciega y antihumana.

La Odisea no es, ciertamente, una novela —las primeras novelas europeas tardarían en llegar aún algunos siglos—. Sí es, sin embargo, un modelo admirado por toda la tradición de la novela de aventuras. Ulises cuenta un viaje por mar en primera persona: establece así una pauta insoslayable de los relatos de aventuras. Una gran mayoría de éstos se desencadenarán a partir de un viaje, muchas veces por mar, y todo ello contado por un personaje que lo «ha vivido».

Hemos llamado a Ulises «aventurero»; conviene aclarar el término. El héroe homérico parte hacia su hogar y se encuentra con las aventuras: no sale a buscarlas, como ocurrirá con muchos personajes de la novela decimonónica de aventuras. Su interioridad, su alma, no sufre ninguna transformación fundamental a lo largo del viaje. Hay una adecuación entre el alma, la interioridad del héroe, y el mundo objetivo con que se enfrenta. Ulises no es un personaje atormentado por un destino incierto, es un héroe de la época clásica, seguro de su victoria y del favor final de los dioses. Un personaje muy alejado del «héroe problemático» que caracteriza la literatura moderna.

*Apolonio
de Rodas*

Homero no fue el único autor griego que escribió sobre el mar. No podía ser de otra forma en un pueblo cuya vida transcurría inmersa en él. Citaremos brevemente dos obras que han tenido gran influencia en la literatura posterior. En el siglo III a. de C. Apolonio de Rodas escribe *Argonáuticas*. Siguiendo la pauta homérica, el autor se basa en un famoso tema mitológico de raigambre marinera: las aventuras de Jasón y sus compañeros, los argonautas, en busca del Vello de Oro. El mar de Jasón es básicamente el mismo de Ulises, aunque la caracterización del héroe sea bastante distinta. Habían pasado muchos siglos y el público lector veía ya muy lejos el mundo heroico de *La Ilíada* y *La Odisea*.

Jasón no aparece como un semidiós, destinado a vencer por encima de todo; es un héroe inseguro, enamoradizo y voluble. La epopeya tiene un final feliz tradicional; sin embargo, ha llegado hasta nosotros una versión distinta que ilustra bien ese carácter nuevo del héroe. En ella Jasón aparece solo y abandonado, sin saber a donde ir. Decide regresar al templo que está consagrado a la nave de sus aventuras, la «Argo», y se sienta a meditar su desgracia bajo el palo mayor; éste se desploma y lo mata (Carlos García Gual, *Mitos, viajes y héroes*).

Argonáuticas nos interesa también por una razón muy concreta: en ella aparece un proceso de divinización del barco. La nave de

Jasón, la «Argo», fue construida con exquisito amor y maderas firmes y suaves para cabalgar las olas, todo ello bajo la mirada atenta de los dioses. 1.ª «Argo» es el símbolo de la esperanza de Jasón y sus argonautas, de su determinación y su valor. Una vez acabado el viaje, la «Argo» se convierte en reliquia para ser adorada. Ese amor a los barcos, a su materialidad y a su poder evocador será una constante de la literatura del mar de todas las épocas. Un poeta latino lo expresó con fortuna: «Antes de que hubiera naves, los mares languidecían en inerte somnolencia». (Estacio, *Silvae*).

Luciano

La tercera obra que nos interesa es la *Historia verdadera*, de Luciano de Samosata (siglo II). Como su nombre indica, es una narración novelada completamente falsa y que pertenece más bien a la literatura fantástica, tanto que a veces aparece citada como precedente de la «ciencia ficción». El mar para Luciano es, sobre todo, escenario de prodigios inverosímiles y, de hecho, el viaje que la obra relata comienza justamente en el «mare ignotum» de la antigüedad, el Atlántico. Luciano es un escritor humorista al que gusta reírse de la literatura clásica. Para ello acumula tópico tras tópico y a continuación se burla de ellos. Sus fuentes son la mitología y la, ya mucha, literatura de viajes más o menos reales. Una rápida mirada a la obra nos muestra un catálogo de temas marinos y fantásticos. Nada más empezar el viaje más allá de las columnas de Hércules una tempestad que dura ochenta días sorprende a la nave; llegan los viajeros a una isla con ríos de vino y vides con tronco en forma de mujer; después de pasar una temporada en la luna con los lacanópteros, los psilotoxes, los nefelocentauros y otros monstruos aún más horribles, el barco es tragado por una ballena — mito antiguo y recurrente en la literatura — en cuyo vientre encuentran un templo, unos naufragos y toda una fauna marina fantástica...

Un buen ejemplo

La obra de Luciano, aunque no tiene pretensiones de verdad, es un buen ejemplo de la literatura de viajes de épocas posteriores. Es preciso tener en cuenta que hasta la época de los grandes descubrimientos (siglo xv en adelante) el horizonte de los europeos era, salvo excepciones, muy limitado y el mar se presentaba como una barrera infranqueable. Podemos decir aquí lo que el estudioso polaco Bertolski dijo acerca de los cuentos populares: «Cuanto más limitado el horizonte real, más delirante y voladora es la fantasía».

La conquista de los mares

*Qué mares qué orillas qué rotas grises y qué
islas
qué agua lamiendo la proa
y el olor del pino y el tordo cantando entre la
niebla
qué imágenes vuelven oh bija mía.*

T. S. Eliot

Una aproximación a la literatura del mar no puede ignorar la historia misma del mar, la historia de su conquista, de su dominio, siempre inalcanzable. La evolución de la relación física y espiritual de los hombres con las aguas marinas se presenta como telón de fondo de la literatura del mar: el límite geográfico ha implicado un límite literario e imaginativo, tan sólo traspuesto por la literatura fantástica, que no es, por otra parte, la mejor muestra de la literatura de tema marino.

La gran eclosión de literatura del mar se produjo en un momento histórico de afirmación del poderío europeo y norteamericano sobre el resto del planeta, de enormes avances científicos y del florecimiento de las marinas mercantes y de guerra nacionales. Para llegar a esa situación la humanidad habría de

recorrer un largo camino.

*La
navegación en
la antigüedad*

La literatura griega del mar refleja un pueblo imaginativo, emprendedor y amante de la navegación. Un pueblo que colonizó el Mediterráneo, estableciendo núcleos de población que son hoy en día grandes ciudades; viajó por el océano Indico y atravesó el estrecho de Gibraltar hasta la desembocadura del Guadalquivir. Todo ello bajo la dirección mágica del Oráculo de Delfos: allí iban los viajeros a consultar a la pitonisa, quien, embriagada de los efluvios del láudano, les aconsejaba el camino a seguir.

Los griegos comparten con los fenicios la gloria de ser los grandes viajeros de la antigüedad clásica. De estos últimos se piensa que pudieron realizar el primer viaje de circunvalación de África; se sabe que llegaron a Irlanda, siguiendo la ruta del estaño. Algunos creen que pudieron llegar a América: un relato de Diodoro de Sicilia cuenta cómo sus naves fueron empujadas por los vientos y llegaron «a una tierra de una extensión considerable y de suelo montañoso»; esta tierra sería México, donde se observan innegables similitudes entre la cultura fenicia y algunas realizaciones de los pueblos prehispánicos.

Los romanos recogieron la antorcha griega y fenicia, pero no se puede decir que la llevaran mucho más lejos. Su imperio, más que marítimo, fue terrestre —un imperio de carreteras, ha sido llamado—. Los conocimientos geográficos en que se basaban eran de origen griego y sus mejores navegantes eran griegos romanizados. Ellos y los pueblos germánicos configuraron el mundo que daría lugar a la gran expansión europea de los siglos XV, XVI y XVII, y, a la larga, a la faz que el mundo moderno presenta. Para ello tendría que pasar una Edad Media en la que hay poco lugar para los grandes viajes: los europeos se ven abocados a sobrevivir a las catástrofes naturales y los enemigos exteriores, el Islam y los pueblos asiáticos; sólo cuando esa situación haya sido superada, se darán las condiciones para emprender grandes aventuras, cuya plasmación más

espectacular y trascendental será el descubrimiento del continente americano.

*Vikingos
y árabes*

Hay, sin embargo, dos pueblos dispares entre sí que en la Edad Media hicieron de la navegación marina su vehículo de expansión. En la época en que Carlomagno fundaba su imperio y China se encerraba tras una gran muralla, vikingos y árabes, con presupuestos ideológicos y materiales distintos, se lanzan a la conquista de los mares.

*Las personas que exploran la tierra y el mar
obedecen a
tres tendencias: el gusto por el combate y la
fama; el deseo de
conocer; el incentivo de la ganancia*

Espejo del Rey (Obra noruega del siglo XIII)

Los vikingos

Los vikingos fueron uno de los grandes pueblos marineros de la historia. Sus barcos, «snjekkur», que se pueden llamar piratas con toda propiedad, tocaron buena parte de las costas europeas y llegaron a América del Norte algunos siglos antes de Colón. Su historia nos es conocida por las crónicas de los pueblos que piratearon y por su propia literatura: las sagas. Escritas a partir del siglo XII en Islandia, relatan sus aventuras marineras, uniéndolas con la mitología primitiva. En las sagas el mar aparece como lugar privilegiado para llevar a cabo la conquista y engrandecimiento del pueblo vikingo. El amor a los barcos y el ensalzamiento de su belleza, que hemos visto entre los griegos, no está ausente en la literatura escandinava: «En los barcos el escudo toca el escudo, y en el primero de todos se ve a un hombre cerca de un mástil, con

casaca de seda y casco dorado, el pelo largo y claro. En la mano sostiene una lanza incrustada de oro». (*Saga de Nial*).

Los árabes

Los árabes viajaron por dos motivos fundamentales: extender su fe y comerciar. Así impulsados, llegaron a los confines más apartados de la tierra, en los que fundaron colonias comerciales y establecieron lugares santos. Ellos, más que los europeos medievales, heredaron y desarrollaron, junto a los judíos, los conocimientos geográficos y astronómicos de los pueblos de la antigüedad. Inventaron, por su parte, técnicas de navegación que, junto a las europeas, habrían de permitir el rápido crecimiento de la náutica de la Edad Moderna. Llegaron a la India, a China; exploraron el interior de África y reconocieron la mayor parte de las costas. Sus grandes viajeros, Ibn Jubair, Ibn Fadlan, Ibn Batuta, plasmaron sus experiencias en hermosos diarios de viaje, sólo muy tardíamente conocidos en Europa. Su imaginación creó uno de los grandes mitos de la literatura del mar: Simbad el Marino, acaudalado comerciante que, aburriéndose en tierra firme, decide embarcarse. Simbad recorre mares de fantasía a bordo de barcos perfectamente reales, que hablan del alto desarrollo de la navegación entre los árabes medievales y de la fuerza de su imaginación.

Árabes y nórdicos monopolizaron prácticamente la navegación durante la larga Edad Media. Los europeos llenaron su imaginación con relatos de viajes más o menos fantásticos como *Los viajes de Mandeville*, que adquirieron enorme popularidad e influencia, a pesar de ser completamente imaginarios. Fueron tal vez los viajes de Marco Polo al Extremo Oriente en el siglo XIII la única prueba de que existía latente un espíritu emprendedor en la mentalidad europea.

A pesar de las hazañas reales o imaginarias, el mar era para los antiguos y medievales un medio extraño y hostil, que podía volverse contra el hombre en cualquier momento y llevarlo a una muerte cuyo único consuelo era la entrega por las olas de los cadáveres azulados. La navegación era un arte peligroso, que sólo

podía realizarse bajo la luz del sol y en épocas de clima benigno; no había manera segura de orientarse, ni forma clara de fijar un lugar determinado. Los barcos eran o demasiado frágiles o demasiado pesados: todos, presas fáciles para los elementos enfurecidos.

*El gran salto
adelante*

La razón, entre escollos naufragante.

Luis de Góngora

A finales del siglo XVI las cosas habían cambiado radicalmente. Los viajeros europeos conocían la mayoría de las regiones habitables del planeta, habían surcado casi todos sus mares y tenían una idea bastante aproximada de la configuración de sus costas. El cambio fue propiciado por un conjunto diverso de circunstancias: la derrota de los musulmanes y turcos, la relativa estabilidad europea y el consiguiente aumento de población; el gran desarrollo de la ciencia y la técnica que supuso avances, hasta entonces desconocidos, en campos tan diversos como la física teórica o la construcción naval. Todo ello presidido por la razón última del enriquecimiento económico y la búsqueda de nuevos mercados. Los europeos se impusieron sobre otros muchos pueblos (a veces, acarreado la desaparición física de éstos), gracias a su superioridad militar, a sus cañones y sus barcos. Configuraron un mundo único y desigual del que el nuestro es directo heredero.

El mar jugó un papel primordial en este proceso. Españoles y portugueses, holandeses, franceses, ingleses y otros europeos más tarde, se lanzaron a los océanos en barcos contruidos para pequeñas travesías, pero que demostraron su capacidad en poco tiempo: llegada a América, circunvalación de África, ruta de la India. Si los primeros viajes eran casi una pura aventura, poco a poco la ciencia vino a colaborar con los navegantes, basados sobre todo en su experiencia personal.

La astronomía —Copérnico, Galileo— les enseñó a localizar un punto en el espacio y conocer con precisión la dirección a tomar. La

metalurgia, la química les ayudaron a construir mejores barcos, más resistentes y seguros para largas travesías. La geografía, en fin, empezó a constituirse como una ciencia de lo real, cosa que hasta entonces lo había sido muy parcamente; los cartógrafos tuvieron su Edad de Oro y pudieron rectificar los mapas griegos y romanos, y diseñar cartas geográficas, que, exceptuando algunas regiones como los polos y Australia, cubrían la práctica totalidad del planeta.

*Presencia
literaria*

La literatura no fue ajena a estos cambios. Ya hemos señalado cómo las narraciones de viajes tuvieron influencia en el espíritu viajero. Cuando los viajeros fueron conscientes de la magnitud de sus empresas, y esto sucedió muy pronto, no dudaron fijarlas para la posteridad por medio de la escritura. En muchos casos nos encontramos con simples diarios de navegación, fundamentalmente técnicos y de ningún interés literario. En otros, sin embargo, esos cuadernos de bitácora se convierten en obras literarias tanto por la buena pluma del marino-escritor como por el mundo nuevo y maravilloso que presentimos en sus páginas. Tal vez sea el *Diario* de Colón la mejor muestra de ese cruce entre la expresión técnica y práctica y la literatura. El realismo inmediato está teñido de un estilo literario rebuscado, que logra superar el interés puramente histórico de la obra.

*Un «corpus»
literario
enorme*

El «corpus» literario referente a los viajes de la época es enorme. Su popularidad también lo fue y cambió la mirada que sobre el mar extendían los hombres. El dominio, sin duda parcial, del mar era una realidad palpable: los relatos de fantasía desmesurada daban paso a latitudes y longitudes, a objetos concretos traídos de la otra orilla —cosas y personas—, nombres de marineros y de tierras

conquistadas. Una parte del miedo atávico a las aguas desapareció de la mentalidad de la época; miles de hombres y mujeres se embarcaron, unos de buen grado, otros muchos a la fuerza, dispuestos a cruzar los océanos. La ancestral repugnancia a viajar en la dirección en que el sol se pone fue apartada a lugar más recóndito del cerebro. El mismo Colón, engrandecido, se pregunta dónde está ese «mar de las tinieblas» y de los terrores. La literatura del mar no podía ya ser igual, su referente último había cambiado, y a ese cambio habría de atenerse.

Aun así, el mar, en su infinita densidad, no dejó de ser fuente de fantasía y reflejo de miedos inconscientes: no había ya sirenas, pero los habitantes de la Patagonia aparecían como gigantes a los ojos asombrados de los europeos; Poseidón no reinaba ya sobre las aguas, pero los viajeros del Indico creyeron ver hombres peces en las cuevas marinas; las tempestades, siempre idénticas, no lanzaban los barcos a la Luna, los llevaban a islas con faunas y floras fantásticas...

Hacia el siglo XIX

*Oh ser capitán de quince años
viejo lobo marino las velas desplegadas
las sirenas de los puertos y el hollín y el
silencio
en las barcadas.*

Pedro Gimferrer

El dominio de los mares significaba el dominio efectivo del mundo. Portugal y España se convirtieron en grandes potencias marítimas, sobre todo en el XVI y principios del XVII. A mediados de este siglo otra nación avanza de forma irresistible hacia el predominio planetario: Inglaterra. Allí tienen lugar los avances de la ciencia y la técnica y las más significativas transformaciones económicas y sociales. La marina inglesa se convierte en la más importante del mundo, principalmente a partir de la derrota de los neerlandeses en la guerra anglo-holandesa de mediados del XVII.

Inglaterra comienza a construir un inmenso imperio basado en su primacía marítima, en el control de las rutas comerciales y en la superioridad de sus naves.

En el siglo XVIII se sistematiza la enorme masa de datos geográficos existentes. Ya no son individuos más o menos aislados los que se lanzan a la exploración de nuevas tierras, es el mismo Estado, principalmente en Francia e Inglaterra, el que patrocina y organiza multitud de viajes de carácter científico. En las Islas Británicas una parte considerable de la población se dedica a tareas relacionadas con el mar y se va creando un público lector familiar con las aventuras marineras. Si a esto añadimos el hecho de que son escritores ingleses los creadores de la novela moderna, no nos sorprenderá que sea allí donde aparezcan las primeras novelas modernas de tema marino.

*Daniel Defoe
y la novela
moderna*

*Os doy mi vida a cambio de un pendiente de
plata.
Es hermosa la isla cuando va a atardecer.*

Pedro Gimferrer

Una de las características de la novela moderna, que la diferencia de la literatura anterior, es la fuente de sus temas. La tradición literaria, la mitología, las leyendas pasan a ocupar un segundo plano y la realidad circundante o la historia inmediata se convierten en tema de inspiración. Para los antiguos (digamos hasta el siglo XVIII), la Naturaleza era esencialmente inmutable y el presente era tan sólo el lugar de reproducción del pasado. La llegada del capitalismo, con su énfasis en el progreso, en el enriquecimiento progresivo, hace que la mirada se desplace hacia un presente que, más que reproducir el pasado, anuncia el futuro.

Paralelamente la mirada de los literatos se desplaza hacia el individuo. La experiencia individual, y no la tradición colectiva, se

constituye en el objeto de interés de la literatura. Se ensalza la capacidad creativa de la persona aislada, única responsable de sus propios actos, y que no representa valores de tipo colectivo. Estos cambios sustanciales de la mentalidad de la época encuentran un vehículo de expresión privilegiado en la novela, que habrá de convertirse en el género que mejor refleja e interpreta un mundo cambiante e inestable.

*Robinson
y el inicio
de temas
característicos*

Daniel Defoe (1660-1731) es uno de los grandes novelistas ingleses del siglo XVIII. Comparte el honor, junto a Richardson y Fielding, de haber creado la gran novela realista inglesa. Su obra más conocida es *Robinson Crusoe*[1] (1719), paradigma del hombre emprendedor que supera todas las dificultades y es capaz de sacar provecho de ellas. *Robinson Crusoe* no es una novela del mar; ésta juega un papel muy marginal en la misma. Nos interesa, sin embargo, porque estableció alguno de los temas que luego desarrollaría la novela posterior, como el naufragio y la sobrevivencia en una isla.

Defoe se basó para escribir su obra en algunas de las muchas narraciones de viajeros del siglo XVII, que habían emprendido la aventura económica del capitalismo colonial en busca de oro, esclavos y productos tropicales. Muchos de ellos, como Robinson, naufragaron y algunos lograron sobrevivir para contarlo —ciertamente no en la forma idílica de Robinson—; un caso famoso en la época fue el de aquel náufrago holandés que desenterró el cadáver de un compañero y abandonó la isla perdida en que se hallaba navegando en el ataúd. El naufragio tiene grandes posibilidades literarias. En primer lugar, devuelve al mar su grandeza; los elementos derrotan la obra humana (el barco) y sitúan al hombre en su inmensa pequeñez. En segundo lugar, y siempre que el náufrago sobreviva, inaugura la aventura, lo inesperado. El hombre ha de enfrentarse a esos elementos que lo habían derrotado,

contando con sus propias fuerzas: el sobreviviente es el más admirado y orgulloso de los hombres; el haber visto la muerte de cerca le sitúa por encima de los demás mortales.

Robinson fue arrojado a una isla solitaria y salvaje. Las islas siempre han tenido un lugar privilegiado en las narraciones de aventuras, pero será en una época dominada por la obsesión de lo original y del progreso humano cuando adquieran un valor simbólico preponderante. La isla es el lugar virginal del origen, el grado cero de la aventura humana; un espacio cerrado y vigilado por el más temible de los guardianes. En un lugar así la intensidad dramática encuentra múltiples posibilidades que serían explotadas hasta la saciedad: hay pocas novelas de aventuras de tema marinero que no la utilicen en una forma u otra.

Piratas:

Lord Byron

Hay otra razón por la que Defoe debe figurar en estas páginas. Él fue el autor, escondido tras un seudónimo, de una historia de la piratería que alcanzó una enorme popularidad en su época y la ha mantenido hasta nuestros días. Atrajo la mirada del público sobre las hazañas de los muchos hombres que se habían dedicado, y algunos todavía se dedicaban, a la piratería bajo el amparo de la expansión colonial. Los piratas de Defoe son generalmente personajes históricos, lo que no obsta para que sus hazañas fueran verdaderamente fantásticas y el público las aceptara como narraciones novelescas de aventuras.

Fue, sin embargo, el gran poeta romántico inglés George Gordon Byron (1788-1824) el que daría a la figura del pirata ese aura maravillosa que ha mantenido hasta nuestros días. Su poema narrativo *El corsario* tiene como protagonista a un caballero apátrida de nombre Conrado. Razones misteriosas y odios inconfesables lo lanzan por el cruel camino del delito marítimo. Es un hombre solitario y enigmático, «como si su alma sombría encerrase algún secreto y pasiones que no fuese posible averiguar». Ama ante todo su libertad, aunque su corazón es esclavo del amor de una hermosa joven; odia a los poderosos y la hipocresía de los

bienpensantes con alma de esclavos. El mar es su único horizonte posible, el único territorio capaz de contener sus ansias de libertad y de mantenerle lejos de las garras de la ley. Su alma atormentada escucha con precisión las voces del mar: «Yo creía oír los preludios del más terrible aquilón y el céfiro me parecía el sonido lúgubre de una voz que lloraba a su amante, que era juguete de las olas». Sólo la acción, el peligro, la cercanía de la muerte parecen ofrecer descanso a su insaciable melancolía. El mar, el amor y la muerte son sus solos compañeros de viaje.

El héroe byroniano, y en general los héroes de los escritores románticos han tenido una importancia capital en el desarrollo de la novela de aventuras. Walter Scott, Alexandre Dumas, Robert L. Stevenson, Emilio Salgari, Jules Verne..., la lista de autores que de una forma u otra beben en la fuente del héroe romántico es interminable. Su figura cambiará de acuerdo con la especificidad de cada autor: los rasgos esenciales permanecen casi inalterables.

El siglo XIX: Inglaterra

*Yo amo los juramentos de las conversaciones
y el humo de las pipas de los hombres de mar.*

Tomás Morales

*El poderío
inglés*

A lo largo del XIX el poderío de Inglaterra llega a su punto más alto. Es una época de prosperidad y desarrollo acelerado en todos los órdenes (véanse para una descripción precisa de la época las obras de autores ingleses de este siglo publicadas en esta Colección). Las palabras de E. M. Foster no podían expresarlo mejor:

«El último cuarto del siglo XIX se abrió simbólicamente con la proclamación de la reina

Victoria como Emperatriz de la India (1876) y terminó con la guerra surafricana (1901). Entre 1875 y 1900 el área total del Imperio británico se incrementó en no mucho menos de 5.000.000 de millas cuadradas, con una población de al menos 90.000.000. En otras palabras, en un período de veinticinco años las clases dominantes británicas añadieron al Imperio territorios cuarenta veces tan grandes como Gran Bretaña, y con una población dos veces más numerosa. En conjunto, en el año 1900 Gran Bretaña era el centro de un imperio de más de 13.000.000 de millas cuadradas de territorio controlado, habitado por casi 320.000.000 de personas».

*Aparición
del vapor*

Al amparo de la consolidación industrial la navegación a vela alcanza el punto culminante de su historia con la construcción de los famosos clípers, quizás los barcos más hermosos que hayan surcado los mares. Pero su gloria anuncia su muerte. La introducción del vapor en la navegación tenía un precedente en Papin. Este ingeniero francés construyó un buque de vapor en 1707. El día de su botadura un grupo de marineros enfurecidos y horrorizados por lo que el nuevo invento podía significar para su estabilidad laboral destruyó el buque y casi acabó con la vida del inventor. Pasarían más de cien años antes de que el vapor empezara a adueñarse de las rutas marítimas. La vela se convertiría en una bella imagen del pasado; los autores del fin de siglo se lamentan con tristeza por la desaparición de un objeto que tenía la cualidad de unir la poesía con la utilidad.

*La literatura
Juvenil*

En el ámbito de las artes y la literatura se registra un aumento

tanto de las obras producidas como del público lector. Grandes capas de la población seguían siendo analfabetas, pero muchas otras dejaron de serlo. La educación empezó a ser mirada como una buena inversión y el número de personas escolarizadas aumentó considerablemente. Apareció así un tipo de lector nuevo en la historia de la literatura: el público juvenil y una ingente masa de literatura escrita especialmente para ese público.

La narración de aventuras, y principalmente de aventuras marineras, ocupa un lugar muy destacado en este tipo de literatura. Los modelos son dos: Defoe y su *Robinson* y Walter Scott (1771-1832) y sus novelas de aventuras históricas. *Robinson Crusoe* dio lugar a un buen número de relatos de aventuras, que los franceses han dado en llamar «robinsonnades», con protagonista joven, perdido en una isla, que finalmente logra salvarse convertido ya en adulto latente.

La característica más evidente de este tipo de literatura es su intencionado didactismo. Las obras pretenden constituirse en espejos en que los jóvenes hallen pautas de comportamiento de acuerdo con los principios de una sociedad conservadora y puritana. Es precisamente ese espíritu pedagógico lo que, en muchos casos, lastra las narraciones. Las simplifica, presentando un mundo de buenos y malos en el que la complejidad y ambigüedad moral no tienen lugar.

Frederick Marryat (1792-1848) fue, tal vez, el escritor más popular de literatura juvenil de tema marineró. Sus héroes son jóvenes obedientes y bienintencionados. El mar aparece como un mero decorado en el que la afirmación de los valores dominantes tiene lugar. Otros autores, olvidados hoy en gran parte, tuvieron su momento de gloria: W. H. G. Kington, Robert Ballantyne, G. A. Henty.

Stevenson

«Mis ojos juveniles se extasiaron en el mar infinito».

R. L. Stevenson

También la literatura juvenil produjo algunas obras maestras, como *Alicia en el país de las maravillas*, de Lewis Carroll, o *isla del tesoro*, de Robert Louis Stevenson. Obras como éstas sobrepasan cualquier limitación de edad y son, en el mejor sentido, para todos los públicos.

Stevenson (1850-1894) nació en Edimburgo; era, por tanto, escocés, como Scott, otro gran contador de historias. No era, a diferencia de otros escritores de aventuras, especialmente viajero, ni arrojado, ni aventurero: su vida transcurrió a la vera de su padre hasta que éste murió; luego en una búsqueda de la salud y la pureza acabaría sus días en Samoa como un buen blanco respetado y admirado por su capacidad para contar historias interesantes. Otros europeos habían ya buscado en los Mares del Sur un refugio de un mundo que ellos veían con los ojos de la desilusión. Ninguno de los allí enterrados tuvo un epitafio tan hermoso sobre su tumba como el de Stevenson:

*Bajo el ancho y estrellado cielo
Cavad mi fosa y dejadme yacer
Alegre viví y alegre muero
Pero al caer quiero haceros un ruego
que pongáis sobre mi tumba este verso
Aquí yace donde quiso yacer
De vuelta del mar está el marinero.*

En 1883 se publica *La isla del tesoro* [2]. Había sido escrita dos años antes en Escocia. Stevenson jugaba con un sobrino suyo y decidió dibujarle un mapa de una isla con un tesoro; de ahí saldría la historia, que, como él mismo cuenta, trata de «un mapa, y un tesoro, y un motín, y un barco derrelicto, y una corriente, y el buen caballero Trelawney, y un doctor, y el cocinero del barco con una pierna, y un canto marinero con el estribillo ¡Ja! ¡Ja! ¡Ja! ¡Y una botella de ron!».

Stevenson recoge todos los elementos de la narración de aventuras y los sitúa bajo la perspectiva y la voz de un adolescente que decide abandonar la poca familia que le queda y lanzarse a la aventura. El producto podría haber sido una novela más con protagonista juvenil, incontables aventuras y moraleja final. El

talento de Stevenson, su visión crítica del mundo en que vivía lo convirtieron en una obra compleja, en la que la ambigüedad moral de Jim, nunca sabemos si está en el lado de los piratas o de los caballeros (aunque tampoco sabemos muy bien si los piratas están del lado malo o son los caballeros los auténticos villanos), se constituye en el eje de la narración. El didactismo que imperaba en la literatura juvenil recibió un golpe, si no mortal, sí lo suficientemente fuerte como para dejarlo fuera de combate durante mucho tiempo.

*Aventura
y mar en
La isla
del tesoro*

La isla del tesoro es fundamentalmente una narración; es decir, las descripciones paisajísticas o de los personajes ocupan un lugar muy secundario en el conjunto de la historia. El mar impregna, a pesar de ello, las aventuras de Jim, como lo hará en la mayor parte de la producción literaria de Stevenson. Es el lugar de la aventura y el camino hacia la gloria, hacia el tesoro; pero también es un lugar cruel, en el que la muerte acecha. Un sendero luminoso lleno de sombras y recovecos. Jim mira el mar y la aventura que se acerca con «ojos extasiados» y llenos de pureza. Su mirada se desplaza a Long John Silver e irá perdiendo la inocencia inicial. Ni él ni los demás personajes de la obra son seres simplificados. Las aventuras en Stevenson no aparecen mistificadas y edulcoradas, como en buena parte de la literatura juvenil. El mar, por ejemplo, puede dejar de ser bello y amable para convertirse en un lugar gris y monótono (como en *Secuestrado*). Los piratas están muy alejados de la romantización byroniana, de representar el lado malo de la vida marinera: son seres complejos, tristes y alcoholizados, añorantes de su casa y familia. Y también asesinos crueles, que no dudan en alcoholizar a un niño y luego asesinarlo (*Secuestrado*). Stevenson no oculta el trasfondo básico de casi todas las aventuras del mundo en que vivió: el dinero. Los doblones de la isla del tesoro actúan a modo de música de fondo que nunca deja de sonar.

Joseph
Conrad

*La maravilla más asombrosa del piélago es su
insondable crueldad Joseph*

Joseph Conrad

Podemos tratar de trazar una línea divisoria que pase por el medio de una reunión de escritores del mar, a un lado pondríamos aquellos para quienes el mar es un escenario, un decorado, en el que los personajes se desenvuelven: su interés por las aguas es indirecto, el escenario podría ser cambiado (cosa harto imposible, la obra literaria escrita es invariable, pero al fin y al cabo imaginable) y la obra no variaría sustancialmente. Allí nos encontraríamos a Luciano, a Marryat, quizás a Poe, a Kipling, a Jack London, tal vez a Verne, a Pío Baroja. Al otro lado pondríamos a aquellos para los que, en palabras de Conrad, «el mar no es un elemento navegable, sino un compañero íntimo». En este lado estarían Conrad, Melville, Stevenson, Homero...; la vida de los personajes de sus obras aparece necesariamente unida al mar. Este ocupa un lugar insustituible y en buena medida los personajes se alimentan de él, internalizan sus cambios o se ven frente a él como un espejo de su conciencia.

Joseph Conrad (1857-1924) se encontraría, pues, en el segundo grupo y en un lugar destacado: un tema constante de su obra, no el único, es precisamente el enfrentamiento del hombre y mar. O, mejor, el enfrentamiento del hombre consigo mismo a través de los elementos naturales.

Su vida estuvo íntimamente relacionada con el mar. Un día gris del otoño de 1874, cuando viajaba en compañía de su tío, Conrad decidió que iba a ser marinero. Desde el fondo del valle suizo en el que había tomado la decisión hasta el puerto de Marsella no había demasiada distancia. Poco tiempo después se enrolaba en un buque milagrosamente llamado «Mont-Blanc». Veinte años pasaría Conrad navegando, primero como simple marinero, luego como capitán de la Marina mercante inglesa.

Conrad nació en Polonia y el polaco era su lengua materna; otra lengua muy distinta le proporcionaría gloria literaria. Sólo el caso de Vladimir Nabokov es comparable al de Conrad. Ambos se convirtieron en maestros de una lengua de la que no eran hablantes nativos, siendo el caso del polaco aún más sorprendente que el del ruso. Nabokov aprendió inglés en su infancia de boca de la institutriz de la familia, Conrad empezó a aprenderlo a los veintiún años, justamente el día en que desembarcó en la que habría de ser su futura patria: Inglaterra.

Cuando Conrad abandonó la Marina, con todos los honores posibles, se dedicó sin interrupción a la literatura hasta el fin de sus días. Él abandonó los barcos reales, pero los barcos nunca le abandonaron. Y así escribió algunas de las mejores historias del mar de toda la literatura; pero también escribió hermosas narraciones que no tienen ninguna relación con el mundo marítimo: Conrad, como cualquier otro gran escritor, escapa a una clasificación estrecha. No es «un escritor del mar» o «un autor de novelas psicológicas», es uno de los grandes autores del siglo XX. Justo de esos que escriben en el momento de transición del XIX al XX y que dan lugar a la literatura contemporánea (Joyce, James, Faulkner, Proust, Thomas Mann...).

*El mar
literario
de Conrad*

El mar literario de Conrad está marcado por un hecho primario: su contacto profesional con el mar. Vivió durante años al lado de los barcos y sus hombres; conocía perfectamente Conrad la vida a bordo y sus mil facetas diferentes, y conocía la naturaleza insensible de los elementos, de las tempestades, los vientos, las olas y las calmas. Amaba el mar como sólo los que han vivido inmersos en él pueden hacerlo, sin idealizarlo ni mistificarlo, sabiendo de su indiferencia frente a los hombres. El romanticismo que veía en la naturaleza un significado humano, una trasposición de la atormentada alma humana, estaba ya muy lejos. Conrad reconoce la indiferencia básica de los elementos naturales, la soledad radical de

los seres humanos. Será de ese enfrentamiento entre el hombre solo y el mar —«la parte de la Naturaleza más alejada del espíritu humano en la inmutabilidad y majestad de su poder»— donde el alma atormentada del hombre moderno muestre sus posibilidades, su grandeza y su miseria.

*Lugar
de prueba*

El mar es, pues, el lugar de la prueba. Es ésta una afirmación llena de ecos clásicos, pero sólo en su sentido más abstracto. Los héroes de Conrad son solitarios que, más que buscar aventuras o gloria, van huyendo de alguna culpa antigua. En *Lord Jim* el protagonista se ve impulsado a una huida sin fin por los puertos de los mares de Extremo Oriente, porque no fue capaz de actuar con la rectitud moral y profesional de un marinero. Su heroicidad, o ausencia de ella, parecen ser un accidente como los que desencadenan los elementos naturales. El optimismo con que otros autores se acercan al mar está ausente en Conrad. La naturaleza no es el lugar en el que se plasma el progreso humano, «es (el mar) incierto, arbitrario, impávido y violento».

Frente a ello sólo queda la fuerza del espíritu humano, que los marineros, algunos marineros de Conrad, parecen encarnar. En *Tifón*, para muchos su mejor obra, la ceguera de los elementos marinos se corresponde con la propia locura humana: sólo la firmeza moral, la profesionalidad del hombre del mar, su trabajo, logra elevarse sobre el caos humano y natural.

*Las dos
caras*

El amor de Conrad hacia el mar tiene dos caras: la sombría frente a su fuerza incontrolable, y la admiración por el trabajo humano que a veces logra domeñar esa fuerza. Conrad amaba los barcos (de vela) como concreción del espíritu de superación y amaba el lenguaje marinero, del que sabe hacer un uso ejemplar en

sus obras. Tal vez sea Conrad el último de los grandes escritores del mar. La precisión de su lenguaje, su habilidad para unir los pensamientos más abstractos con situaciones concretas, para ligar una tempestad con un destino particular son únicos en la historia de la literatura y leerlo es tenerlo presente cada vez que el mar asoma a las páginas de cualquier otra obra.

La literatura del mar en los Estados Unidos

*Mañanita fría
¡Se habrá muerto el mar!*

Rafael Alberti

A la sombra del Imperio Británico una nueva nación se estaba engrandeciendo a pasos agigantados. La base última de su crecimiento se hallaba, como la de los demás estados occidentales modernos, en el despojo de las tierras de los primitivos habitantes y en la explotación de la fuerza de trabajo esclava. La tierra era inmensa y rica y los europeos acudieron a ella como si fuera un nuevo Eldorado. A mediados del XIX los Estados Unidos de América eran ya un país poderoso, con gran ventaja sobre los países europeos: su novedad, su constitución reciente; sus hombres se sentían menos apegados a la cultura tradicional europea, más libres para desarrollar sus propios impulsos. Y así en todos los aspectos.

*Ambiente
cultural*

En lo que hace al campo cultural, se puede decir que para mediados del XIX se había ya desarrollado en los Estados Unidos una cultura que supo diferenciarse de sus antecesores inmediatos europeos. Es preciso recordar, sin embargo, y en lo que se refiere a la literatura, que la lengua de expresión fue el inglés, y, por tanto, la relación entre la cultura inglesa y americana es profunda e íntima, sobre todo en los siglos anteriores al nuestro. Los autores

ingleses eran populares al otro lado del océano. Sus libros llegaban con rapidez, y pronto a finales del XVIII y principios del XIX surgió una sociedad literaria densa y variada. Revistas, conferencias y público lector ávido propiciaron un fuerte desarrollo literario.

Las primeras colonias se establecieron a orillas del mar, y a orillas del mar se construyeron los más importantes núcleos de población. La actividad marinera alcanzó cotas importantes, y a partir de la primera mitad del XIX los EE. UU. poseían la segunda marina mercante más importante del mundo. La literatura de tema marino surge, pues, y como lo había hecho en Inglaterra, de forma arrolladora.

*Fenimore
Cooper*

Se considera que la primera novela americana de tema marino es *El piloto*, escrita en 1823 por uno de los grandes novelistas americanos, Fenimore Cooper (1789-1851). Las mejores obras de Cooper se sitúan alrededor de las grandes praderas, como las de Mark Twain a las orillas del Mississippi. Picado, sin embargo, por el éxito de *El pirata*, de Scott, se decidió a escribir una novela histórica de tema marino. En ella quiso demostrar que el autor inglés tenía poca idea de las realidades marinas, al tiempo que afirmaba la voluntad independentista de su patria literaria. La novela está hoy prácticamente olvidada; aun así nos interesa destacar un aspecto de ella, aparte de su carácter pionero: su preocupación por un léxico adecuado a las realidades marinas y su interés por las condiciones reales en que vivían los hombres del mar.

Poe y el mar

*Y los atarazados velámenes severos
eran para el ensueño cual témpanos viajeros
venidos del misterio de la noche polar*

Existen por lo menos dos «Poe». Uno, el denostado por la crítica americana como un escritor menor, editor de éxito de folletines oportunistas y llenos de trucos evidentes; otro, el cantado por Baudelaire como poeta del mal, revelador privilegiado del lado maléfico y oscuro del ser humano. El primero se llama Edgar Allan Poe (1809-1849), el segundo «Edgarpó[3]», y su vida es un vértigo sumergido en el alcohol y otras drogas (su vida y obra han sido tratadas en el título *El escarabajo de oro y otros cuentos* y *La narración de Arthur Gordon Pym* de esta Colección), admirado por Verne, Salgari y muchos otros autores de los más diversos registros.

Poe escribió dos obras de tema marino. Una, una novela por entregas que cautivó la imaginación de sus contemporáneos; otra, un cuento breve donde está lo mejor del autor.

La narración de Arthur Gordon Pym (1837) fue escrita en un momento en el que Poe tenía necesidad de dinero y el público estaba interesado en las exploraciones polares que en aquel momento se encontraban en todo su apogeo. Poe combina los elementos tópicos de la narración de aventuras marineras —el joven embarcado, el motín, el naufragio, el canibalismo, los salvajes...— con la literatura de terror —lugares cerrados, símbolos del mal, monstruos indefinibles—. El mar de Poe tiene así dos caras distintas y complementarias: es un mar aventurero y lleno de acontecimientos, y es el símbolo del caos primitivo en el que anida el mal, concretizado en diversos temas: el color blanco, las islas inhóspitas y, finalmente, el monstruo que atrae a Pym hacia un destino desconocido.

*Un maestro
del relato
breve*

Un descenso al Maelström[4] (1841) tiene quizás más fuerza literaria que *Gordon Pym*. Poe fue un maestro del relato breve, de la concentración dramática en pocas palabras y en una acción

concreta. El cuento se sitúa en los mares excéntricos: en las frías aguas del Atlántico Norte. El límite geográfico establece un límite de la razón, tal y como sucedía en *Gordon Pym*. Es justamente en esa frontera imprecisa entre la ciencia, que Poe amaba y odiaba al mismo tiempo, y el misterio donde el hombre se enfrenta a la naturaleza. El remolino, el Maelström, es uno de esos agujeros negros, habituales del autor, capaces de encerrar la vida y el pensamiento en una tumba inexplicable. El mar alberga en su seno fuerzas tenebrosas que arrastran al hombre a la muerte; frente a ello sólo el pensamiento científico puede ofrecer alguna esperanza de salvación: así sucede en *Un descenso al Maelström*.

La importancia de Poe radica no sólo en el valor intrínseco de sus obras, sino también en la enorme influencia que tuvo en el desarrollo de algunos géneros literarios, como el policíaco o la literatura de terror. Esa influencia se hace sentir también en autores y obras de tema marino. Jules Verne, Luigi Motta, Thomas Janvier, William Hope Hodgson, son algunos de los deudores de Poe.

Melville

*Desde tiempos inmemoriales muchas cosas
hermosas han sido dichas y cantadas acerca
del mar. Ha habido tiempos en que los
marineros eran considerados auténticos
hombres-sirenas; y el mismo océano como un
escenario de lo romántico y maravilloso. Sin
embargo, últimamente tantos detalles, claros y
evidentes, sobre la vida en el mar nos han sido
contados, que hoy en día la poesía del agua
salada está más bien en retirada.*

Herman Melville

*En este mar Pacífico
—por su vuelo gaviotas—
de pronto nos sorprende
móvil color con notas.*

*Viajero
por
necesidad*

Sería exagerado decir que Herman Melville (1819-1891) fue un auténtico viajero, de esos que «parten por partir», como decía Baudelaire. Viajó por necesidad, para salir de la pobreza en que su temprana orfandad le había dejado. Ejerció los más diversos oficios: uno de ellos cambiaría su vida e indirectamente la historia de la literatura norteamericana.

A los dieciocho años se enrola en un barco con rumbo a Liverpool. Las condiciones a bordo destruyeron cualquier idea romántica de la vida en el mar que Melville pudiera haber tenido. Cuatro años más tarde se embarca en un ballenero que se dirige a los Mares del Sur. Melville se vería envuelto en un sinfín de aventuras que parecen sacadas de una novela del mar: motín a bordo, islas paradisíacas, caníbales, misioneros blancos. Tres años después regresa a Boston cargado de experiencias que le servirían para escribir muchas de sus obras.

Melville fue en buena medida un escritor maldito. Si exceptuamos algunos de sus primeros escritos —*Typee* (1846) y *Moomoo* (1847), que se convirtieron en éxitos a ambos lados del Atlántico—, sus obras fueron muy mal acogidas por la crítica y el público contemporáneos. Melville eligió un camino difícil, el de su propia expresión personal alejada de las modas de la época y lo pagó caro; a los treinta y un años se publicó su última obra en prosa, de ahí en adelante sólo escribiría poesía y, ya al final de sus días, una pequeña obra maestra inacabada, *Billy Budd, marinero*. El pecado de Melville fue no aceptar la moda de narraciones marinas semi-(y pseudo)-autobiográficas del estilo de *Arthur Gordon Pym*. Se lanzó por un camino que él mismo habría de desbrozar, trabajo arduo cuya recompensa nunca llegó a ver. Melville acabó sus días ejerciendo como inspector de Aduanas de la ciudad de Nueva York, un trabajo tranquilo y aburrido que le permitió escribir

algunos hermosos poemas.

*El mar
en la obra
de Melville*

El mar envuelve la obra de Melville como la de ningún otro autor. Es un mar multiforme y cambiante, ora amoroso y tierno, ora devorador y terrible: nunca falseado. Melville parte de la realidad inmediata que encuentra en la vida marinera: las condiciones a bordo. El barco es un microcosmos; en él está representada la sociedad en su conjunto, reducida como si hubiera sido sometida a un Bonzai sociológico, y por ello mismo sus contradicciones se agudizan más que en tierra firme. El motín simboliza esa tensión permanente. Y de motines están llenas las primeras novelas de Melville. No era un invento suyo; los motines eran habituales como el gran motín de 1797, o el aún más famoso de la «Bounty» (1789). El tema de la rebelión marinera aparece en la mayoría de sus obras de tema marino. Melville vindica a los marineros rebeldes, y analiza las razones de sus amotinamientos y fustiga la rigidez de las leyes que imperaban en los barcos. Pero Herman Melville es mucho más que un testigo privilegiado de la vida marinera de su época. Ese realismo inmediato sirve de soporte a otros temas de carácter más universal: el viaje en un símbolo de destino, el mar en una gran metáfora de la búsqueda de la verdad.

En *Moby Dick* (1851) se realiza una fusión perfecta entre un mar físico y tangible, lleno de barcos balleneros y de hombres que luchan por su sustento y un mar simbólico, metafísico, concreción de impulsos racionales y miedos atávicos. La riqueza de *Moby Dick* es desmesurada y por ello se abre a una multiplicidad de lecturas e interpretaciones: es una historia de la pesca de la ballena, tal y como terna lugar en la primera mitad del XVIII; también es la historia de la locura de un hombre que logra arrastrar a toda una tripulación en su insensatez, o el relato de la pequeñez de los hombres frente a la majestuosidad natural.

El mar melvillianiano encierra la tentación de la gloria y la promesa de la verdad. En sus profundidades parecen encontrarse las

respuestas a las preguntas que obsesionan al hombre. Arrancarle esos secretos, desobedeciendo las leyes divinas, es uno de los empeños simbólicos de la tripulación y del capitán del Pequod. No lo lograrán: un monstruo marino (¿Dios? ¿El mal? ¿Los mismos hombres?), real y fantástico a la vez, será su verdugo y el mar su sudario inmutable.

Francia

«Las tres cosas más hermosas de la creación son: el mar, Hamlet y el Don Giovanni de Mozart».

G. Flaubert

La expansión colonial

La literatura decimonónica de aventuras debe su existencia, en última instancia, a los procesos de expansión colonial, al descubrimiento y explotación de nuevos territorios. Territorios exóticos en los que la idea del progreso humano encuentra un suelo propicio para su desarrollo. Francia no había sido ajena a la gran expansión europea: en el siglo XIX se convierte en la segunda potencia mundial, con un inmenso imperio que se extiende por los cuatro puntos cardinales del globo.

No ha de sorprender, pues, encontrarse con una fuerte corriente literaria de corte aventurero. Es imposible, por otra parte, separar totalmente las distintas literaturas nacionales europeas. Desde el movimiento romántico, el contacto entre escritores de distinta nacionalidad es constante y fructífero: ingleses y alemanes son leídos y admirados por los autores franceses, que a su vez devuelven la influencia y la extienden a españoles, italianos...

El crecimiento de un público lector de novelas es paralelo en Francia e Inglaterra, y en ambos países el género alcanza su punto más alto en la historia. Dos autores destacan en Francia en cuanto a

popularidad e influencia: Alexandre Dumas, padre (1802-70), y Jules Verne (1828-1905). El primero tiene el honor de haber creado dos obras inolvidables e inolvidadas de la literatura de aventuras, *El conde de Montecristo* y *Los tres mosqueteros*. El segundo está más cerca de nuestras preocupaciones, ya que el tema del mar ocupa un lugar importante en su obra.

Jules Verne

«La distancia es una palabra vana, la distancia no existe».

Jules Verne, *De la Tierra a la Luna*

Jules Verne (véase el apéndice de *Viaje al centro de la Tierra* de esta Colección para un estudio detallado de su vida y su tiempo) ha sido durante décadas un escritor favorito de jóvenes lectores. Junto con Shakespeare y Lenin forma el trío de autores más traducidos a otras lenguas de la literatura universal. Su popularidad ha disminuido en parte últimamente, sustituida por un género heredero de su obra, la ciencia ficción.

Sus sesenta y cinco novelas están sumergidas en un tema constante: la conquista y dominación de la naturaleza por el hombre, provisto de un arma invencible, la ciencia. La narración verneana es el relato del encuentro entre la naturaleza virgen y la razón científica. El viaje es el artefacto simbólico que permite la realidad del encuentro y la adecuación entre lo imaginario y lo real; su soporte material son los vehículos mecánicos de toda clase, submarinos, cargueros, rompehielos, aerostatos, naves espaciales...

Pocos temas de la narración de aventuras marineras están ausentes en la obra de Verne. Naufragios, islas, mares misteriosos, monstruos marinos, marinos románticos al estilo byroniano, jóvenes intrépidos al estilo stevensoniano... pueblan sus novelas del mar, entre las cuales se encuentran algunas de las mejores: *Veinte mil leguas de viaje submarino* o *La isla misteriosa*, por ejemplo. Todos estos temas marinos son iluminados por Verne con una luz nueva y

distinta. La luz de la ciencia y la razón: el mar es una parte de la naturaleza y como tal ha de ser dominado, controlado, explicado.

Tal vez sea *La esfinge de los hielos* la novela de Verne que mejor refleje su deseo de racionalizar el mar. Verne escribe *La esfinge* como una continuación de la inacabada *La narración de Arthur Gordon Pym*, de Poe. Recordemos que la obra de Poe era una narración de terror marino, plena de símbolos del mal y de lo inexplicable; su final era plenamente enigmático y misterioso. La narración de Verne vuelve sobre los pasos que había dado Pym y va dando una explicación racional a todo lo que en Poe terna un halo oscuro y misterioso. El falso final de Poe cobra una luz muy distinta en manos de un escritor racionalista y cientifista: lo que en Poe era enigmático en Verne se convierte en un fenómeno natural perfectamente comprensible por la ciencia.

Final

*El mar se ciñe, más y más redondo,
circo de la alegría
y se colman de asombro en una playa
dos ojos que lo miran.*

Pedro Salinas

*Más obras
y autores*

Sin duda, faltan muchas obras y autores. Por ejemplo, Jack London, Rudyard Kipling, Ernest Hemingway; incluso algunos de la lengua española, como Pío Baroja, Ignacio Aldecoa, Sebastián Juan Arbó..., tampoco se trataba de hacer un catálogo, tan sólo de trazar las líneas maestras de la narración de aventuras marineras, acercarse a los autores y obras más importantes.

Se equivocaba Melville al decir que «la poesía del agua salada está más bien en retirada». Tal vez no haya mucho lugar para la aventura en unos mares controlados y cuadrículados por las

marinas de guerra, o en unos mares condenados a convertirse en moribundas masas de agua sucia; aun así, su poder evocador permanece intacto y, como Melville decía, siempre habrá alguien que se pregunte: «¿Qué hace toda esa gente mirando el mar?».

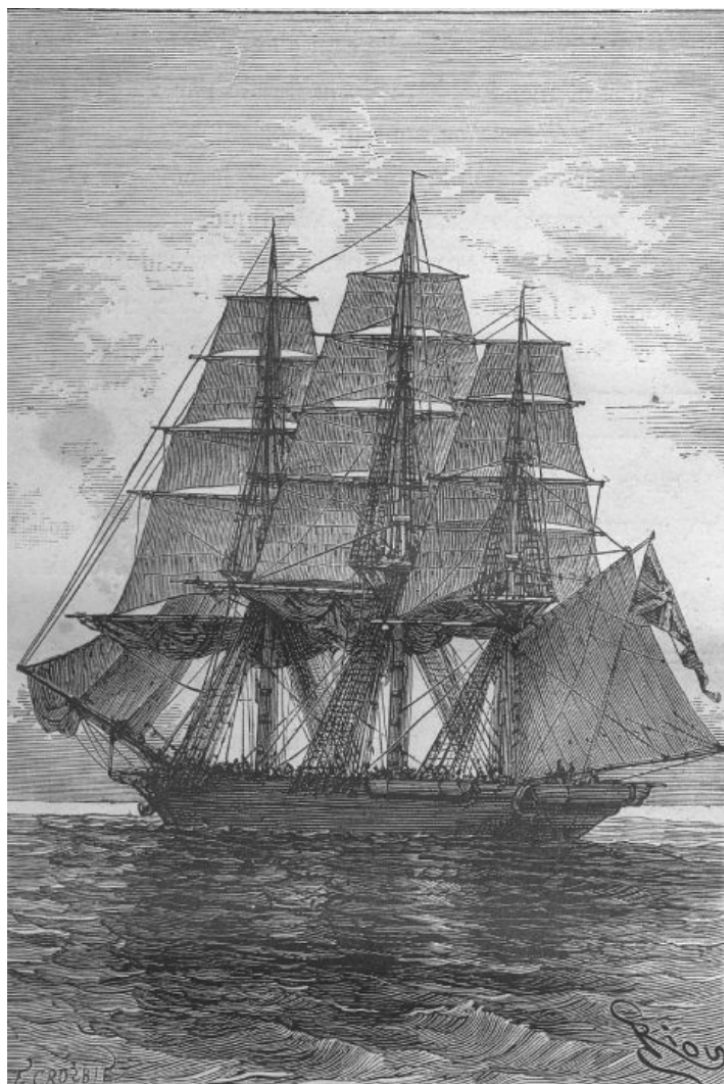
Luis M^a Brox

Diario del pasajero J. R. Kazallon

I

CHARLESTON, 27 de septiembre de 1869: Zarpamos del muelle de la Batería a las tres de la tarde, con la marea alta. El reflujo nos lleva rápidamente hacia mar abierta. El capitán Huntly manda izar las velas altas y bajas, y la brisa del norte empuja al *Chancellor* a través de la bahía. Pronto rebasamos el fuerte Sumter, y las baterías rasantes de la costa quedan a nuestra izquierda. A las cuatro el canal, por donde sale la rápida corriente del reflujo, abre paso al navío. Pero la alta mar se encuentra todavía lejos, y para alcanzarla es necesario atravesar los estrechos pasos que las mareas han abierto entre los bancos de arena. El capitán Huntly se introduce, por tanto, en el canal del suroeste y arrumba el faro de la punta por el ángulo izquierdo del fuerte Sumter. Las velas del *Chancellor* están viradas para ceñir, y a las siete de la tarde la última punta arenosa de la costa es perlongada[5] por nuestro navío, el cual, viento en popa, se lanza hacia el Atlántico.

El *Chancellor*, hermoso tres palos de vela cangreja y novecientas toneladas, pertenece a la acaudalada firma de los hermanos Leard, de Liverpool. Es un navío de dos años, forrado y remachado con cobre, entablado con madera de teca, y cuyos mástiles bajos, salvo el palo de mesana, son de hierro, al igual que el aparejo. Este sólido y fino navío, catalogado de primera clase por la *Veritas*[6], realiza en este momento su tercer viaje entre Charleston³ y Liverpool. Al dejar a popa los pasos de Charleston se arría el pabellón británico, pero, al ver aquel navío, ningún marino podría equivocarse sobre su origen: es realmente lo que aparenta ser, es decir, inglés desde la línea de flotación hasta la punta de los mástiles.



He aquí por qué he tomado pasaje a bordo del *Chancellor*, que regresa a Inglaterra.

No existe ningún servicio directo de navíos de vapor entre Carolina del Sur y el Reino Unido. Para embarcarse en una línea transoceánica es necesario o bien subir hasta el norte de los Estados Unidos, a Nueva York, o bien descender hacia el sur, a Nueva Orleáns. Entre Nueva York y el Viejo Continente funcionan diversas líneas, inglesa, francesa, hamburguesa, y un *Scotia*, un *Pereire*, un *Holsatia* me habrían conducido rápidamente a mi destino. Entre Nueva Orleáns y Europa, los barcos de la *National Steam navigation Co.*, que se incorporan a la línea trasatlántica francesa de Colón y Aspinwall [7], realizan travesías muy rápidas. Pero, al recorrer los muelles de Charleston, vi el *Chancellor*. El *Chancellor* me gustó, y no sé qué instinto me empujó a bordo de este navío, cuyas instalaciones son confortables. Por otra parte, la navegación a vela, cuando se ve favorecida por el viento y la mar —casi tan rápida como la navegación a vapor— es preferible por todos los conceptos. A principios de otoño, y en aquellas latitudes ya bajas, el tiempo todavía era bueno. Me decidí, por tanto, a tomar pasaje en el *Chancellor*.

¿He hecho bien o mal? ¿Tendré que arrepentirme de mi determinación? El futuro me lo dirá. Yo redacto estas notas día a día, y en el momento en que las escribo sé tanto como los que leen este diario, si es que este diario llega a tener lectores algún día.

II

18 de septiembre: He dicho que el capitán del *Chancellor* se apellida Huntly (su nombre es John-Silas). Es un escocés de Dundee, de cincuenta años de edad, que tiene la reputación de ser un hombre con gran experiencia del Atlántico. Su talla es mediana, sus hombros estrechos, su cabeza es pequeña y, por costumbre, la tiene algo inclinada hacia la izquierda. Sin ser un fisionomista de primer orden, me parece que ya puedo juzgar al capitán Huntly, pese a que no le conozco más que desde hace unas cuantas horas.

Que Silas Huntly tenga la reputación de ser un buen marino, que conozca perfectamente su profesión, no lo pongo en duda; pero que este hombre posea un carácter fuerte, una energía física y moral a toda prueba, ¡no!, eso no es admisible.

En efecto, la actitud del capitán Huntly es torpe, y su cuerpo presenta cierto decaimiento. Es indolente, y se nota en la indecisión de su mirada, en el movimiento pasivo de sus manos, en la oscilación que lo lleva lentamente de una pierna a la otra. No es, no puede ser un hombre enérgico, ni siquiera un hombre terco, puesto que sus ojos no se contraen, su mandíbula es flácida, sus puños no tienden habitualmente a cerrarse. Además, noto que tiene un aspecto muy especial, sobre el que no sabría manifestarme todavía, pero que observaré con la atención que se merece el comandante de un navío, ¡aquel que se llama «el amo después de Dios»!

Pero, si no me equivoco, entre Dios y Silas Huntly hay a bordo otro hombre que me parece destinado, si llegase el caso, a desempeñar un papel muy importante. Se trata del segundo del *Chancellor*, al que todavía no he estudiado con detenimiento, por lo que me reservo para más adelante hablar de él.

La tripulación del *Chancellor* se compone del capitán Huntly, del segundo, Robert Kurtis, del teniente Walter, de un *bosseman* [8],

y de catorce marineros, ingleses o escoceses; es decir, de dieciocho marinos, lo que es más que suficiente para la maniobra de un tres palos de novecientas toneladas. Estos hombres tienen aspecto de conocer perfectamente su oficio. Y todo lo que puedo afirmar hasta este momento es que, a las órdenes del segundo, han maniobrado hábilmente a través de los pasos de Charleston.

Completo la enumeración de las personas embarcadas a bordo del *Chancellor* citando al maestresala, Hobbart, al cocinero negro, Jynxtrop, y facilitando la lista de los pasajeros.



Los pasajeros son en total ocho, contándome a mí mismo. Apenas los conozco, pero la monotonía de una travesía, los incidentes de cada día, el codeo cotidiano de las personas encerradas en un espacio reducido, esa necesidad tan natural de intercambiar ideas, la curiosidad innata del corazón humano, todo ello nos habrá acercado muy pronto. Hasta ahora, el jaleo del embarque, la instalación en los camarotes, las medidas que necesita un viaje cuya duración puede oscilar entre los veinte y los veinticinco días, así como otras varias ocupaciones, nos han mantenido alejados a los unos de los otros. Ayer y hoy ni siquiera se han presentado todos los comensales a la mesa de la camareta, y tal vez algunos de ellos se hayan sentido un poco mareados. Así pues, no los he visto a todos, pero sé que entre los pasajeros hay dos damas que ocupan los camarotes de popa, cuyas ventanas se abren en el espejo de popa del navío.

Además, he aquí la lista de los pasajeros, tal y como la he recogido en el registro del navío:

El señor y la señora Kear, americanos, de Buffalo.

La señorita Herbey, inglesa, señorita de compañía de la señora Kear.

El señor Letourneur y su hijo, André Letourneur, franceses, de El Havre.

William Falsten, un ingeniero de Manchester, y John Ruby, un hombre de negocios de Cardiff, ambos ingleses.

J. R. Kazallon, de Londres, el autor de estas notas.

III

29 de septiembre: El *conocimiento* del capitán Huntly, es decir, el acta en que consta el cargamento de las mercancías a bordo del *Chancellor* y las condiciones de transporte de dichas mercancías, está concebido en los siguientes términos:

BRONSFIELD & CO., COMISIONISTAS. CHARLESTON

Yo, John-Silas Huntly, de Dundee (Escocia), comandante del navío *Chancellor*, con un arqueo de novecientas toneladas poco más o menos, encontrándome en Charleston, para, en la primera oportunidad, ir sin realizar escalas hacia la ciudad de Liverpool, donde se llevará a cabo la descarga, reconozco haber recibido de los señores Bronsfield & Co., comisionistas de mercancías de Charleston, mil setecientas balas de algodón con un costo total de veintiséis mil libras[9], todas ellas intactas y en buenas condiciones, marcadas y numeradas como se indica al margen; efectos que prometo conducir en buen estado, salvo los peligros y riesgos de la mar, a Liverpool, y, allí, entregárselos a los señores Leard hermanos, o a quienes ellos ordenen, recibiendo por el flete la suma de dos mil libras[10] en total, conforme al contrato de flete, otrosí, los estropicios de acuerdo con los usos y costumbres de la mar. Y, para el cumplimiento de lo indicado, he comprometido y comprometo a mi persona mis bienes y el citado navío, con todos sus accesorios.

Y para dar fe de todo ello he firmado tres conocimientos del mismo tenor, los cuales, cumplido el uno, carecerán de valor alguno.

Dado en Charleston, a 13 de septiembre de 1869.

J. S. Huntly

Así es que el *Chancellor* lleva a Liverpool mil setecientas balas de algodón. Remitentes: Bronsfield & Co., de Charleston. Destinatarios: Leard hermanos, de Liverpool.

El cargamento se ha llevado a cabo con el mayor de los cuidados, ya que el navío está especialmente construido para el transporte de algodón. Las balas ocupan toda la bodega, salvo una pequeña parte que está especialmente reservada para los bultos de los pasajeros, y las balas, cuya estiba se ha llevado a cabo por medio de gatos, no forman más que una masa extremadamente compacta. De este modo no se desperdicia nada de sitio en la bodega, considerable para un navío, que así puede cargarse de mercancías a tope.

IV

Del 30 de septiembre al 6 de octubre: El *Chancellor* es un velero muy veloz, que haría fácilmente sudar el hopo a cualquier navío de su misma arboladura, y, desde que la brisa ha refrescado, una larga estela, claramente trazada, se extiende a popa hasta perderse de vista. Parece un largo encaje blanco, extendido sobre la mar como sobre un fondo azul.

El Atlántico no está demasiado agitado por el viento. Que yo sepa, nadie a bordo se siente indispueto a causa del cabeceo o del balanceo del navío. Además, ésta no es para ninguno de los pasajeros su primera travesía, y todos ellos se encuentran más o menos familiarizados con la mar. Así que a las horas de las comidas no hay ni una sola plaza desocupada alrededor de la mesa.

Comienzan a entablarse relaciones entre los pasajeros, y la vida a bordo se hace menos monótona. El francés, el señor Letourneur, y yo charlamos con frecuencia.

El señor Letourneur es un hombre de cincuenta y cinco años, alto de talle, los cabellos blancos, la barba grisácea. Representa más edad de la que tiene, debido a que ha sufrido mucho. Numerosos pesares lo han sometido a pruebas dolorosas, y añadiría que siguen sometiéndolo todavía. Evidentemente este hombre lleva sobre sí mismo una inextinguible fuente de tristezas, y se nota en su cuerpo un poco abatido, en su cabeza casi siempre inclinada sobre el pecho. Nunca ríe, apenas sonríe, y sólo a su hijo. Sus ojos son dulces, pero creo que su mirada no se muestra más que a través de un velo húmedo. Su rostro ofrece una mezcla caracterizada de amargura y amor, y la expresión general de su fisonomía es la de una bondad afectuosa.

Diríase que el señor Letourneur se reprocha a sí mismo cualquier desgracia involuntaria.

¡En efecto! Pero ¿quién no se sentiría profundamente conmovido

al conocer cuáles son los reproches, con toda seguridad exagerados, que ese «padre» se hace a sí mismo?

El señor Letourneur se encuentra a bordo con su hijo André, que tiene unos veinte años de edad, de rostro dulce e interesante. Este joven es el retrato algo borroso del señor Letourneur, pero —y éste es el incurable dolor de su padre— André está lisiado. Su pierna izquierda, miserablemente torcida hacia afuera, le obliga a cojear, y no puede caminar sin apoyarse en un bastón.

El padre adora a su hijo, y se nota perfectamente que toda su vida está dedicada a ese pobre ser. Sufre la enfermedad natural de éste incluso más de lo que el propio hijo la sufre, ¡y tal vez le pida, además, perdón por ello! Su abnegación por André es continua. No se aparta nunca de él, acecha sus menores deseos, espía sus menores actos. Sus brazos pertenecen más a su hijo que a él mismo, y lo rodean, lo sostienen, mientras que el joven se pasea por la cubierta del *Chancellor*.

El señor Letourneur ha entablado amistad más especialmente conmigo, y siempre me habla de su hijo.

Hoy le he dicho:

—Acabo de dejar a André. Tiene usted un buen hijo, señor Letourneur. Es un joven inteligente e instruido.

—Sí, señor Kazallon —me responde el señor Letourneur, cuyos labios esbozan una sonrisa—; es una hermosa alma encerrada en un cuerpo miserable, ¡el alma de su pobre madre, muerta al traerlo al mundo!

—Él lo quiere a usted, señor.

—¡Mi querido hijo! —murmuró el señor Letourneur bajando la cabeza—. ¡Ah! —prosigue—. ¡Usted no puede comprender lo que sufre un padre al ver a su hijo lisiado..., lisiado de nacimiento!

—Señor Letourneur —le respondo—, en la desgracia que aflige a su hijo, y a usted mismo en consecuencia, usted no da a cada cual lo que le corresponde. El señor André es digno de compasión, sin duda, pero ¿acaso no cuenta el ser tan querido por usted como él lo es? Una enfermedad física se soporta mejor que un dolor moral, y el dolor moral es sobre todo usted quien lo sufre. He observado con atención a su hijo y, si hay algo que le afecta muy especialmente, creo poder afirmar que es su propia aflicción...

—¡Yo no se la he demostrado! —responde vivamente el señor

Letourneur—. No tengo más que una ocupación: distraerlo en todos los instantes de su vida. He descubierto que, pese a su dolencia, mi hijo siente una gran pasión por los viajes. Su espíritu tiene piernas e incluso alas, y desde hace varios años viajamos juntos. Primero hemos visitado toda Europa, y acabamos de recorrer los principales estados de la Unión. He sido yo mismo quien ha educado a André, ya que no he querido enviarlo a un colegio, y esa educación la estoy completando con los viajes. André está dotado de una inteligencia viva, de una imaginación ardiente. Es sensible, y en ocasiones me agrada pensar que olvida, cuando se apasiona por los grandes espectáculos de la naturaleza.

—Sí, señor..., sin duda... —le digo.

—Pero si él olvida —prosigue el señor Letourneur estrechándome una mano—, ¡yo no olvido! ¡Y no olvidaré jamás! Señor, señor, ¿cree usted que mi hijo perdona a su madre y a mí mismo por haberlo creado lisiado?

El dolor de este padre, acusándose de una desgracia de la que nadie era responsable, me entristece profundamente. Quiero consolarlo, pero su hijo se presenta en ese momento. El señor Letourneur corre hacia él, y lo ayuda a subir la escalera un poco empinada que da acceso a la toldilla.

Allí, André Letourneur se sienta sobre uno de los bancos dispuestos encima de los gallineros y su padre se sitúa cerca de él. Ambos charlan, y yo tomo parte en su conversación. Tiene por objeto la navegación del *Chancellor*, las posibilidades de la travesía, el programa de la vida a bordo. El señor Letourneur se ha hecho, como yo, una idea muy mediocre del capitán Huntly. La indecisión de este hombre, su apariencia aletargada, le han impresionado desagradablemente. Por el contrario, la opinión del señor Letourneur es muy favorable para con el segundo, Robert Kurtis, un hombre de treinta años, bien constituido, de gran fuerza muscular, siempre en actitud de acción, y cuya voluntad vivaz parece estar dispuesta a manifestarse sin cesar a través de sus actos.

Robert Kurtis acaba de subir en este momento a la cubierta. Lo observo atentamente y me sorprenden los síntomas que presentan su potencia y su expansión vital. Está ahí, el cuerpo rígido, el aspecto desembarazado, la mirada soberbia, los músculos superciliares apenas contraídos. Es un hombre enérgico, y debe de

poseer ese frío coraje que es indispensable al auténtico marino. Es al mismo tiempo un ser bondadoso, puesto que se interesa por el joven Letourneur y se apresura a serle útil en todo momento.

Después de haber observado el estado del cielo y del velamen del navío, el segundo se aproxima a nosotros y toma parte en nuestra conversación.

Creo que al joven Letourneur le gusta charlar con él.

Robert Kurtis nos proporciona algunos detalles sobre los pasajeros con los que todavía no hemos establecido más que unas relaciones muy incompletas.

El señor y la señora Kear son dos americanos, de Norteamérica, que se han enriquecido con la explotación de pozos de petróleo. En efecto, se sabe que ahí está el origen de las grandes fortunas modernas de Estados Unidos. Pero este señor Kear, hombre de cincuenta años de edad, que parece enriquecido más que rico, es un triste comensal que sólo busca y quiere su comodidad. En todo momento surge un ruido metálico de sus bolsillos, en los que sus dos manos se encuentran incesantemente sumergidas. Orgulloso, vanidoso, contemplador de sí mismo y denigrador de los demás, afecta una suprema indiferencia por todo lo que no es él mismo. Se pavonea como un pavo real, «se olfatea, se saborea, se gusta», por emplear las mismas palabras del sabio fisonomista Gratiolet [11]. En fin, es un necio además de un egoísta. No me explico por qué tomó pasaje a bordo del *Chancellor*, simple navío mercante, que no puede ofrecerle las comodidades de los trasatlánticos.

La señora Kear es una mujer insignificante, descuidada, indiferente, en cuyas sienes ya ha dejado su marca la cuarentena, sin gracia, sin lectura, sin conversación. Mira, pero no ve; escucha, pero no oye. ¿Piensa? No podría asegurarlo.

La única ocupación de esta mujer es la de hacerse servir en todo instante por su señorita de compañía, la señorita Herbey, joven inglesa de veinte años de edad, dulce y apacible, que no gana sin humillaciones las escasas libras que le arroja el comerciante de petróleo.

Esta joven es muy bonita. Es una rubia con ojos de un azul muy oscuro, y su graciosa fisonomía no posee esa insignificancia característica de algunas inglesas. Su boca sería encantadora si tuviese tiempo u ocasión de sonreír. Pero ¿a quién, a propósito de

qué sonreiría la pobre chica, expuesta a las incesantes terquedades, a los ridículos caprichos de su señora? Sin embargo, si la señorita Herbey sufre para sus adentros, al menos se conforma, y parece resignada a su suerte.

William Falsten es un ingeniero de Manchester, que tiene un aire muy inglés. Dirige una gran factoría hidráulica en Carolina del Sur y va a Europa a buscar nuevos aparatos perfeccionados, entre otros los molinos de fuerza centrífuga de la firma Cail [12]. Es un hombre de cuarenta y cinco años de edad, una especie de sabio que no piensa más que en las máquinas, al que la mecánica o el cálculo lo absorben por completo y que no ve más allá de todo esto. Cuando te coge por banda en la conversación, no hay forma de librarse de él, y te hace pasar entre sus dientes como un engranaje.

En cuanto al tal Ruby, representa al negociante vulgar, sin grandeza, sin originalidad. Desde hace veinte años este hombre no ha hecho más que comprar y vender, y, como generalmente ha vendido más caro de lo que ha comprado, ha hecho fortuna. Lo que hará, no sabría decirle. Este Ruby, cuya existencia se ha embrutecido con el comercio al por menor, no piensa, no reflexiona; su cerebro ya está cerrado a cualquier impresión, y no justifica en manera alguna la frase de Pascal [13]: «El hombre está visiblemente hecho para pensar. Esa es toda su dignidad y todo su mérito».

V

7 de octubre: Hace diez días que hemos zarpado de Charleston, y me parece que hemos hecho una buena y rápida travesía. A menudo converso con el segundo, y se ha establecido entre nosotros cierta intimidad.

Hoy Robert Kurtis me ha hecho saber que no debemos de estar muy lejos del grupo de islas de las Bermudas, es decir, a la altura del cabo Hatteras. Tomada la estrella, ha dado 32º 20' de latitud norte y 64º 50' de longitud al oeste del meridiano de Greenwich [14].

—Avistaremos las Bermudas, y más concretamente la isla de Saint-Georges, antes de la noche —me dice el segundo.

—¿Cómo? —le he respondido—. ¿Vamos a pasar por las Bermudas? Pero ¡si yo creía que un navío que zarpase de Charleston, con destino a Liverpool, debería poner rumbo al norte y seguir la corriente del Gulf-Stream! [15]

—Sin duda alguna, señor Kazallon —responde Robert Kurtis—, ésa es la ruta que se toma normalmente, pero parece que, esta vez, el capitán no ha querido seguirla.

—¿Por qué?

—Lo ignoro, pero ha mandado poner rumbo al este, y el *Chancellor* va hacia el este.

—¿Y usted no le ha señalado...?

—Yo le he señalado que ésta no es la ruta habitual, ¡y él me ha respondido que sabía lo que tenía que hacer!

Al hablar así, Robert Kurtis frunce varias veces las cejas, se pasa maquinalmente la mano por la frente, y creo comprender que no dice todo lo que desearía decir.

—No obstante, señor Kurtis —he proseguido—, ya estamos a 7 de octubre, y no es ésta la ocasión de ensayar nuevas rutas. ¡No

tenemos ni un solo día que perder si queremos llegar a Europa antes de la mala estación!

—¡No, señor Kazallon, ni un solo día!

—Señor Kurtis, ¿sería demasiado indiscreto si le preguntase qué piensa del capitán Huntly?

—Pienso —me responde el segundo—, pienso que... ¡es mi capitán!

Esta respuesta evasiva no deja de preocuparme.

Robert Kurtis no se ha equivocado. Hacia las tres el marinero de vigía anuncia tierra a sotavento, hacia el nordeste, pero todavía no aparece más que como una nube de vapor.

A las seis subo a cubierta en compañía de los señores Letourneur, y dirigimos nuestras miradas hacia el grupo de las islas Bermudas, islas relativamente poco elevadas, que se encuentran defendidas por una formidable cadena de rompientes.

—¡He aquí, pues, el archipiélago encantado —dice André Letourneur—, el grupo pintoresco que vuestro poeta Thomas Moore[16], señor Kazallon, ha celebrado en sus odas! Y en 1643, Walter, el exiliado, realizó una entusiasta descripción de estas islas, y, si no me equivoco, durante algún tiempo las damas inglesas no quisieron llevar más sombreros que los hechos de cierta hoja de palma bermudiana.

—Tiene usted razón, mi querido André —le respondo—; el archipiélago de las Bermudas estuvo muy de moda en el siglo XVII; pero ahora ha caído en el más completo de los olvidos.

—Además, señor André —dice entonces Robert Kurtis—, los poetas que hablan con entusiasmo de este archipiélago no están de acuerdo con los marinos, puesto que esa estancia cuyo aspecto les ha seducido tanto es difícilmente abordable por los navíos, y los escollos, a dos o tres leguas de tierra, forman un cinturón semicircular sumergido bajo las aguas, que es especialmente temido por los navegantes. Añadiré que la serenidad de su cielo, que tanto ensalzan los bermudianos, se ve frecuentemente alterada por los huracanes. Sus islas reciben la cola de estas tempestades que devastan las Antillas, y esa cola, como la cola de una ballena, es lo más temible de todo. ¡No invite, por tanto, a los navegantes del océano a fiarse de los relatos de Walter y de Thomas Moore!

Señor Kurtis —prosigue, sonriente, André Letourneur—, usted

debe de estar en lo cierto; pero los poetas son como los proverbios; siempre hay uno que contradice a otro. Si Thomas Moore y Walter han celebrado este archipiélago como una estancia maravillosa, por el contrario, Shakespeare, el más grande de vuestros poetas, que sin duda lo conocía mejor, creyó poder situar aquí las más terribles escenas de su *Tempestad*[17].

En efecto, no existen parajes más peligrosos que las cercanías del archipiélago de las Bermudas. Los ingleses, a los que este grupo de islas siempre perteneció desde su descubrimiento[18], tan sólo lo utilizan como un puesto militar, una especie de avanzada entre las Antillas y Nueva Escocia. Además, está destinado a crecer, y probablemente en una escala muy amplia. Con el tiempo —que es el principio del trabajo de la naturaleza—, este archipiélago, actualmente compuesto por ciento cincuenta islas o islotes, contará con un número mucho mayor, puesto que las madréporas trabajan incesantemente construyendo nuevas Bermudas, que se unirán entre ellas y formarán poco a poco un nuevo continente.

Ni los otros tres pasajeros, ni la señora Kear, se han tomado la molestia de subir a cubierta para observar este curioso archipiélago. En cuanto a la señorita Herbey, ni siquiera había alcanzado la toldilla, cuando ya se oía la voz monótona de la señora Kear, obligando a la joven a regresar junto a ella.

VI

Del 8 al 13 de octubre: El viento comienza a soplar del nordeste con cierta violencia, y el *Chancellor*, con la gavia a bajos rizos y el trinquete, ha tenido que ponerse a la capa.

La mar está muy encrespada y el navío se mueve mucho. Los mamparos de la camareta gimen con un ruido que acaba por hacerse molesto. La mayor parte de los pasajeros continúan en la toldilla.

En cuanto a mí, prefiero seguir sobre la cubierta, pese a que una fina lluvia me empapa con sus moléculas pulverizadas por el viento.

Durante dos días navegamos así, ciñendo. De brisa fresca, el desplazamiento de las capas atmosféricas ha pasado al estado de viento fuerte. Los masteleros están calados. El viento sopla, en este momento, con una fuerza de cincuenta a sesenta millas a la hora[19].

Pese a las excelentes cualidades del *Chancellor*, su deriva es considerable, y nos vemos arrastrados hacia el sur. El estado del cielo, oscurecido por las nubes, no nos permite tomar la altura y, no habiéndose establecido la posición, nos vemos forzados a remitirnos a la estima.

Mis compañeros de viaje, a los que el segundo no ha dicho nada, no pueden saber que estamos haciendo una ruta totalmente inexplicable. ¡Inglaterra se encuentra al nordeste, y nosotros navegamos hacia el sudeste! Robert Kurtis no comprende en absoluto la terquedad del capitán, que debería al menos cambiar las amuras, y, arrumbando hacia el noroeste, ir en busca de las corrientes favorables. ¡Pero no! Desde que el viento sopla del nordeste, el *Chancellor* se engolfa cada vez más hacia el sur.

Hoy, cuando me encontraba sobre la toldilla con Robert Kurtis:
—¿Es que su capitán se ha vuelto loco? —le he dicho.

—Eso le preguntaría yo a usted, señor Kazallon —me responde Robert Kurtis—, puesto que usted ya lo ha observado con toda atención.

—No sabría qué responderle, señor Kurtis, pero le confieso que su curiosa fisonomía, sus ojos en ocasiones tan huraños... ¿Ha navegado usted ya con él?

—No, es ésta la primera vez.

—¿Y ha vuelto usted a recordarle sus observaciones sobre la ruta que llevamos?

—Sí, pero me ha respondido que es la adecuada.

—Señor Kurtis —he proseguido—, ¿qué piensan el teniente Walter y el *bosseman* de esta forma de actuar?

—Piensan lo mismo que yo.

—¿Y si el capitán Huntly quisiera llevar el navío a China?

—Obedecerían como yo.

—No obstante, la obediencia tiene sus límites.

—No, en tanto que la conducta del capitán no ponga el navío en peligro.

—Pero ¿y si está loco?

—Si está loco, señor Kazallon, veré lo que debo de hacer.

He aquí una complicación que no me esperaba en absoluto, cuando me embarqué en el *Chancellor*.

Mientras tanto, el tiempo ha ido poniéndose de mal en peor, y una auténtica galerna se ha desencadenado sobre esta porción del Atlántico. El navío se ha visto forzado a ponerse a la capa con su gavia a pequeños rizos y el petifoque, es decir, y por decirlo de alguna manera, dar la cara al viento y presentar sus fuertes costados a la mar. Pero, tal y como he dicho, su deriva es considerable, y nos vemos cada vez más arrastrados hacia el sur.

Y ello se hace bien evidente cuando, en la noche del 11 al 12, el *Chancellor* se encuentra en medio del mar de los Sargazos.

Este mar, rodeado por la tibia corriente del Gulf-Stream, es una vasta extensión de agua que se encuentra cubierta por esos varecs que los españoles llaman «sargasso», y los navíos de Colón navegaron a través de ella con grandes dificultades durante su primera travesía del océano [20].

Al llegar el día, el Atlántico se ofrece a nuestros ojos con un aspecto muy curioso, y los señores Letourneur vienen a

contemplantlo, pese a las violentas ráfagas que hacen resonar los obenques metálicos como auténticas cuerdas de arpa. Nuestras ropas, pegadas a nuestros cuerpos, se irían en pedazos si ofrecieran la menor resistencia al aire. El navío salta sobre esta mar tupida por esta prolífica familia de *fucus*, amplia pradera herbácea que su roda corta como una reja de arado. En ocasiones largos filamentos impulsados por el viento se enredan en el cordaje, como sarmientos de viña loca[21], y forman una cuna de verdura que se extiende de unos mástiles a otros. Algunas de estas largas algas —cintas interminables que no miden menos de tres o cuatrocientos pies de largo— acaban enrollándose hasta en la punta de los mástiles, como si de otros tantos gallardetes flotantes se tratara. Durante algunas horas se ha hecho necesario luchar contra esta invasión de varecs, y en algunos momentos el *Chancellor*, con su arboladura cubierta de hidrofitos[22] unidos entre sí por esas caprichosas lianas, debe de parecer un bosquecillo en movimiento en medio de una inmensa pradera.

VII

14 de octubre: El *Chancellor* ha abandonado finalmente el océano vegetal, y la violencia del viento ha disminuido considerablemente. Ha vuelto la brisa fresca, y navegamos rápidamente con dos rizos en la gavia.

Hoy el sol se ha hecho visible y brilla con un destello muy vivo. La temperatura comienza a ser muy elevada. La posición, establecida en buenas condiciones, nos da 21° 33' de latitud norte y 50° 17' de longitud oeste. Por tanto, el *Chancellor* ha descendido más de diez grados hacia el sur.

¡Y su rumbo sigue siendo siempre el sudeste!

He pretendido darme cuenta por mí mismo de esta inconcebible obstinación del capitán Huntly, y he charlado en varias ocasiones con él. ¿Está en su sano juicio o no lo está? No sé qué pensar. En general habla razonablemente. ¿Se encontrará, entonces, bajo la influencia de una locura parcial, de una especie de «ausencia» que se relacione precisamente con los temas de su profesión? Ya se han observado algunos de estos casos fisiológicos, y hablé de ellos con Robert Kurtis, quien me escuchó con frialdad. El segundo ya me lo ha dicho y me lo repite de nuevo: no tiene derecho a desposeer del mando a su capitán en tanto que el navío no se vea en peligro de naufragar a causa de un acto de locura bien comprobado. Se trata, en efecto, de una medida muy grave que comprometería seriamente su responsabilidad.

He regresado a mi camarote hacia las ocho de la tarde, y, a la luz de mi lámpara de balance[23], he pasado una hora leyendo y también reflexionando. Después me he acostado y me he dormido.

Me despierto unas horas más tarde a causa de unos ruidos desacostumbrados. En cubierta resuenan pasos violentos, y se escuchan fuertes interpelaciones. Parece como si los hombres de la

tripulación corrieran con cierta precipitación. ¿Cuál es la causa de tan extraordinaria agitación? Sin duda se trata de un braceo de las vergas, por cualquier modificación del rumbo... Pero ¡no! No puede tratarse de eso, puesto que el navío continúa azorrande por la banda de estribor, y, en consecuencia, no ha cambiado las amuras.

Pienso unos instantes en subir a cubierta, pero los ruidos cesan muy pronto. Oigo entonces cómo el capitán Huntly entra en su camarote, situado a proa de la toldilla, y me arrellano de nuevo en mi litera. Ha sido sin duda una maniobra la que ha ocasionado todas esas idas y venidas. Sin embargo, los movimientos del navío no han aumentado. Por tanto, no ha arreciado el viento.

Al día siguiente, 14, subo a la toldilla a las seis de la mañana y observo el navío.

Nada ha cambiado a bordo en apariencia. El *Chancellor* navega, las amuras a babor, con las velas bajas, las gavias y los juanetes establecidos. Está bien armado, y se conduce admirablemente sobre esta mar que levanta una brisa fresca y dócil. Su velocidad es considerable, y en este momento no debe de ser inferior a once millas por hora.

Pronto el señor Letourneur y su hijo se presentan en cubierta. Ayudo al joven a subir a la toldilla. André viene a respirar, feliz, este aire de la mañana tan vivificante y tan cargado de aromas marinos.

Pregunto a estos señores si no los ha despertado la noche pasada un ruido que indicaba cierta agitación a bordo.

—A mí, no —responde André Letourneur—, y eso que no he dormido más que un rato.

—Mi querido hijo —dice el señor Letourneur—, entonces dormirías muy profundamente, porque a mí también me ha despertado ese ruido de que habla el señor Kazallon. Me pareció, incluso, escuchar estas palabras: «¡Rápido! ¡Rápido! ¡A las escotillas! ¡A las escotillas!».

—¡Ah! —digo—. ¿Y qué hora era?

—Alrededor de las tres de la mañana —responde el señor Letourneur.

—¿Y no conoce usted la causa de ese ruido?

—La ignoro, señor Kazallon, pero no debe de ser grave, puesto que no han llamado a nadie a cubierta.

Dirijo mi mirada hacia las escotillas, situadas a proa y a popa del palo mayor, que dan acceso a la bodega del navío. Se hallan cerradas como de costumbre, pero observo que están cubiertas por fuertes hules, y que han sido tomadas todas las precauciones necesarias para obtener un cierre hermético. ¿Por qué habrán sido condenadas tan cuidadosamente esas aberturas? Hay algún motivo que no me puedo explicar. Sin duda Robert Kurtis me lo explicará. Así que espero a que llegue el turno de guardia del segundo, y me reservo las observaciones que acabo de hacer, pues prefiero no comunicárselas al señor Letourneur.

El día será magnífico, puesto que el sol es resplandeciente al amanecer y el aire es muy seco —lo cual es un buen presagio—. Todavía se ve, por encima del horizonte opuesto, el disco de la luna medio consumido, que no se pondrá antes de las diez horas y cincuenta y siete minutos de la mañana. Dentro de tres días será el cuarto menguante, y el 24 la luna nueva. Consulto mi anuario y veo que ese día tendremos una gran marea sicigia[24]. Pero eso nos importa muy poco a nosotros, que en medio del océano no podremos sentir los efectos de dicha marea; pero en todas las costas de los continentes y las islas el fenómeno será muy curioso de observar, puesto que la luna nueva levantará las masas de agua a una altura considerable.

Estoy solo en la toldilla. Los señores Letourneur han bajado a tomar el té, y yo espero al segundo.

A las ocho, Robert Kurtis viene a hacerse cargo de su turno de guardia, que le cede el teniente Walter, y yo voy a estrecharle la mano.

Antes de desearme los buenos días, Robert Kurtis echa una rápida mirada hacia la cubierta del navío, y sus cejas se fruncen ligeramente. Después, examina el estado del cielo y el velamen del navío.

Enseguida se acerca al teniente Walter.

—¿Y el capitán Huntly? —pregunta.

—Todavía no lo he visto, señor.

—¿No hay ninguna novedad?

—Ninguna.

Después, Robert Kurtis y Walter conversan durante unos instantes en voz baja.

A una pregunta que se le hace, Walter responde con un signo negativo.

—Envíeme al *bosseman*, Walter —dice el segundo en el momento en que el teniente se separa de él.

El *bosseman* no tarda en presentarse, y Robert Kurtis le hace unas preguntas a las que aquél responde en voz baja, pero sacudiendo la cabeza. Después, a una orden del segundo, el *bosseman* llama a la dotación de guardia y les ordena regar los hules que cubren el escotillón.

Instantes después, me acerco a Robert Kurtis, y nuestra conversación se centra al principio en detalles insignificantes. Viendo que el segundo no aborda el tema que me interesa, le digo:

—A propósito, señor Kurtis, ¿qué ha sucedido esta noche a bordo?

Robert Kurtis me mira con atención, sin responderme.

—Sí —prosigo—, me despertó un ruido desacostumbrado, que también interrumpió el sueño del señor Letourneur. ¿Qué ha ocurrido?

—Nada, señor Kazallon —responde Robert Kurtis—. Una falsa maniobra del timonel ha estado a punto de que el navío tomara por avance, y hubo que bracear de pronto, y eso es lo que ha causado cierta agitación en cubierta. Pero el mal ha sido corregido con prontitud, y el *Chancellor* recuperó inmediatamente su rumbo.

Me parece que Robert Kurtis, normalmente tan recto, no me ha dicho la verdad.

VIII

Del 15 al 18 de octubre: La navegación prosigue en las mismas condiciones, con el viento soplando siempre del nordeste, y, a nadie que no estuviera prevenido le parecería que hay algo anormal a bordo.

¡Sin embargo, «algo ocurre»! Los marineros, frecuentemente agrupados, hablan entre sí y se callan cuando nos acercamos. En varias ocasiones he captado la palabra «escotilla», que ya le ha chocado al señor Letourneur. ¿Qué hay, pues, en la bodega del *Chancellor*, que exija tantas precauciones? ¿Por qué las escotillas se encuentran tan herméticamente condenadas? ¡Realmente, si tuviésemos una tripulación enemiga prisionera en el entrepuente, no habríamos necesitado medidas más severas para mantenerla estrechamente vigilada!

El día 15, mientras me paseo por el castillo de proa, oigo al marinero Owen decir a sus camaradas:

—¿Sabéis lo que os digo? ¡Yo no esperaré hasta el último momento! Que cada cual se las apañe.

—¿Y qué vas a hacer, Owen? —le pregunta Jynxtrop, el cocinero.

—¡Bueno! —responde el marinero—. ¡Las chalupas no se han inventado para las marsopas...!

La conversación se ha interrumpido bruscamente y no he podido escuchar nada más.

Entonces, ¿se está tramando algún motín contra los oficiales del navío? ¿Ha descubierto Robert Kurtis los síntomas de la revuelta? Siempre hay que tener en cuenta las malas intenciones de algunos marineros, y es necesario imponerles una disciplina de hierro.

Han pasado tres días, durante los cuales no tengo, al menos en apariencia, nada nuevo que señalar.

Desde ayer, observo que el capitán y el segundo se reúnen con frecuencia. A Robert Kurtis se le escapan algunos gestos de impaciencia —lo que no deja de extrañarme en un hombre tan dueño de sí mismo—, y me parece que después de estas conversaciones el capitán Huntly se obstina más que nunca en sus ideas. Además, me parece que se encuentra presa de una sobreexcitación nerviosa cuya causa se me escapa.

Tanto los señores Letourneur como yo hemos observado durante la comida la taciturnidad del capitán y la inquietud de Robert Kurtis. En ocasiones el segundo ha intentado elevar la conversación, pero casi inmediatamente vuelve a decaer y ni el ingeniero Falsten ni el señor Kear han intentado animarla de nuevo. Ruby, tampoco. No obstante, estos pasajeros empiezan a quejarse, y no sin razón, de la duración de la travesía. El señor Kear, como hombre ante el que los elementos deberían doblegarse, parece responsabilizar al capitán Huntly del retraso y la toma con él.

Durante la jornada del 17, y a partir de entonces, se riega la cubierta varias veces al día por orden del segundo. Normalmente, esta operación no se lleva a cabo más que por la mañana; pero, sin duda, ello se debe ahora a la temperatura tan elevada que tenemos que soportar, puesto que nos hemos visto considerablemente empujados hacia el sur. Los hules que cubren las escotillas son conservados en un estado de perpetua humedad, y su tejido compacto actúa como los tejidos totalmente impermeables. El *Chancellor* está provisto de bombas que facilitan este lavado a riadas. Creo que ni las cubiertas de las goletas más lujosas de los clubs de yates se ven sometidas a un lavado más completo. Hasta cierto punto, la tripulación del navío podría quejarse de este aumento de la faena, pero «no se queja».

Durante la noche del 23 al 24[25], la temperatura de los camarotes y de la camareta me ha parecido casi asfixiante. Aunque la mar estaba perturbada por una fuerte marejada, he tenido que dejar abierta la portilla de mi camarote, abierta en el costado de estribor del navío.

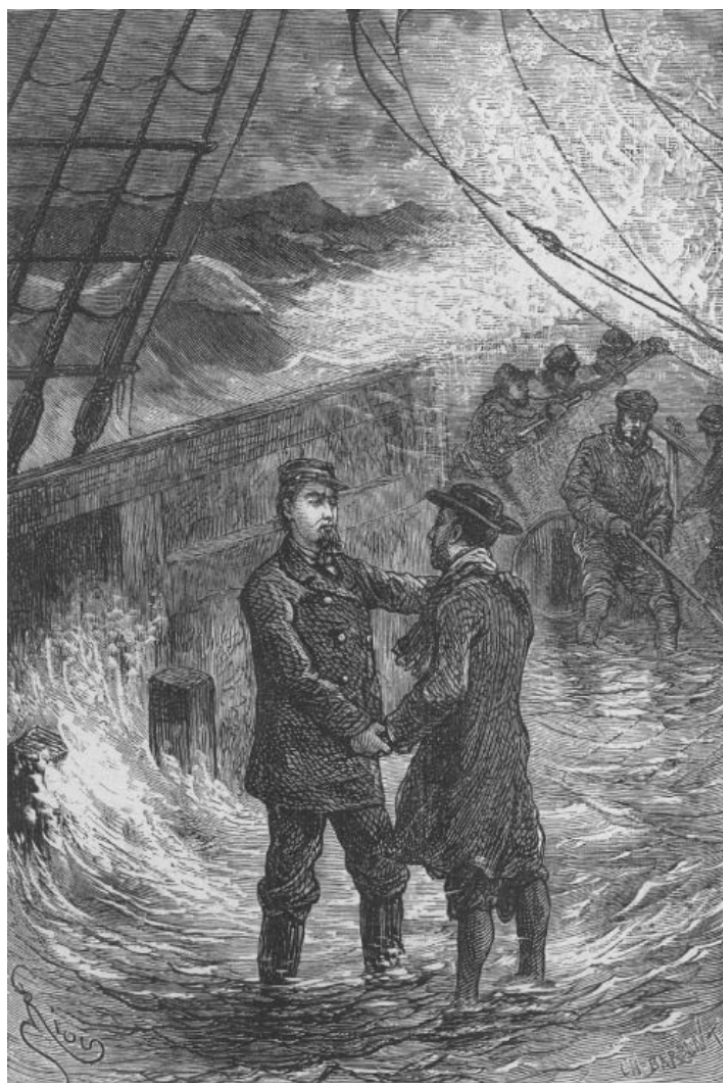
¡Decididamente, puede verse con toda claridad que nos encontramos en el trópico!

Subo a cubierta con el alba. Y, fenómeno inexplicable, no parece que la temperatura exterior tenga relación alguna con la del interior

del navío. La madrugada es más bien fresca, puesto que el sol apenas se ha elevado sobre el horizonte, y, sin embargo, no me he equivocado, realmente hacía mucho calor en la toldilla.

En este momento, los marineros se ocupan del constante lavado de la cubierta, y las bombas vierten el agua que, según la inclinación del navío, se escapa por los imbornales de estribor o de babor.

Los marinos, con los pies descalzos, corren sobre esa capa límpida que espumea en diminutas olitas. No sé por qué, pero me entran ganas de imitarlos. Por tanto me descalzo, retiro mis medias, y heme aquí chapoteando en la fresca agua de la mar.



Con gran sorpresa por mi parte, encuentro la cubierta del *Chancellor* visiblemente caliente bajo mis pies, y no puedo contener una exclamación.

Robert Kurtis me oye, se vuelve, viene hacia mí, y, respondiendo a una pregunta que todavía no he formulado:

—Pues bien, ¡sí! —me dijo—. ¡Hay fuego a bordo!

IX

19 de octubre: Todo se explica, los conciliábulos de los marineros, su aire inquieto, las palabras de Owen, el riego de la cubierta, que se pretende mantener en un estado de continua humedad, y, en fin, este calor que se expande ya hasta la camareta y que se hace casi intolerable. Los pasajeros lo han sufrido igual que yo, y no comprenden el porqué de esta temperatura anormal.

Después de haberme dado esta grave explicación, Robert Kurtis ha quedado silencioso. Espera mis preguntas, pero confieso que en los primeros instantes un escalofrío me ha recorrido todo el cuerpo. Es ésta, de entre todas las eventualidades, la más temible que puede acaecer en una travesía, y ningún hombre, por dueño de sí mismo que sea, podrá escuchar sin temblar estas palabras siniestras: «Hay fuego a bordo».

No obstante, recupero mi sangre fría casi inmediatamente, y mi primera pregunta a Robert Kurtis es ésta:

—¿Desde cuándo hay fuego...?

—¡Desde hace seis días!

—¡Seis días! —exclamo—. ¿Entonces fue esa noche...?

—Sí —me responde Robert Kurtis—, esa noche en la que la agitación sobre la cubierta del *Chancellor* era tan grande. Los marineros de guardia vieron una ligera humareda que escapaba a través de los intersticios del escotillón. El capitán y yo fuimos prevenidos inmediatamente. ¡No cabía duda alguna! Las mercancías se habían incendiado en el interior de la bodega, y no existía medio alguno de poder llegar hasta el foco del incendio. Hemos hecho lo único que podía hacerse en tales circunstancias, es decir, condenar las escotillas para impedir que el aire penetrara en el interior del navío. Esperaba que así conseguiríamos ahogar ese inicio de incendio, y, en efecto, durante los primeros días creí que lo

habíamos dominado. Pero, desgraciadamente, desde hace tres días hemos comprobado que el fuego continúa progresando. El calor que se desarrolla bajo nuestros pies aumenta sin cesar, y sin la precaución que he tomado de conservar la cubierta siempre mojada, ya no sería sostenible. Después de todo, prefiero que lo sepa usted todo, señor Kazallon —añadió Robert Kurtis—, y por eso se lo digo.

He escuchado en silencio el relato del segundo. Comprendo toda la gravedad de la situación, frente a un incendio cuya intensidad aumenta día a día, y que tal vez ningún poder humano podrá frenar.

—¿Sabe usted cómo se ha iniciado el fuego? —pregunto a Robert Kurtis.

—Probablemente —me responde—, se haya debido a una combustión espontánea del algodón.

—¿Ocurre eso con frecuencia?

—Con frecuencia, no, pero sí en ocasiones, pues, cuando el algodón no se encuentra bien seco en el momento de su embarque, la combustión puede producirse espontáneamente por las condiciones en que se encuentra en el fondo de una bodega húmeda, que es muy difícil de ventilar. Y para mí es seguro que el incendio que ha estallado a bordo no ha tenido otra causa.

—Después de todo, ¿qué importa la causa? —respondí—. ¿Hay algo que se pueda hacer, señor Kurtis?

—No, señor Kazallon —me responde Robert Kurtis—, y le repito que hemos tomado todas las precauciones posibles en tales circunstancias. Pensé en afondar el navío por su línea de flotación para introducir cierta cantidad de agua que las bombas habrían achicado más tarde, pero hemos podido observar que el incendio se ha propagado a las capas intermedias del cargamento, y, para alcanzarlas, habría sido necesario inundar totalmente la bodega. No obstante, he hecho perforar la cubierta por varios puntos, y durante la noche se vierte agua por esas aberturas, pero eso es insuficiente. No, no hay realmente más que una cosa que hacer —lo que siempre se hace en casos como éste—, y es proceder por ahogamiento, cerrando toda salida de aire al exterior, y obligar al incendio, falto de oxígeno, a apagarse por sí mismo.

—¿Y el incendio continúa creciendo?

—¡Sí! Lo que prueba que el aire penetra en la bodega por alguna

abertura que, pese a nuestras búsquedas, no hemos podido descubrir.

—¿Se conocen casos de navíos que hayan resistido en estas condiciones, señor Kurtis?

—Sin duda, señor Kazallon, y no resulta raro que navíos cargados de algodón lleguen a Liverpool o a El Havre con una parte de su cargamento consumida. Pero en tales casos el incendio ha podido apagarse, o al menos dominarse durante la travesía. He conocido a más de un capitán que ha llegado a puerto con la cubierta ardiendo bajo sus pies. Entonces la descarga se llevó a cabo con toda rapidez, y la parte sana de las mercancías se salvó al mismo tiempo que el navío. Pero en lo que nos concierne es otro problema, y me doy cuenta de que el fuego, lejos de apagarse, ¡realiza nuevos progresos cada día! ¡Tiene que haber algún agujero que haya escapado a nuestra búsqueda, y que el aire exterior llegue a activar el incendio!

—¿No sería conveniente volver sobre nuestros pasos y alcanzar la tierra más cercana?

—Tal vez —me responde Robert Kurtis—, y eso es algo que el teniente, el *bosseman* y yo vamos a discutir hoy mismo con el capitán. Pero, se lo digo a usted sólo, señor Kazallon, ya me he permitido por mi cuenta modificar el rumbo seguido hasta ahora, y navegamos viento en popa, corriendo hacia el suroeste, es decir hacia la costa.

—¿Los pasajeros no saben nada del peligro que los amenaza? —he preguntado al segundo.

—Nada, y le ruego que mantenga el secreto de todo lo que acabo de comunicarle. No podemos arriesgarnos a que el terror de las mujeres o de los espíritus pusilánimes aumente más nuestros problemas. Por eso, la tripulación ha recibido la orden de no decir nada.

Comprendo las razones que obligaban al segundo a hablar de esta manera, y le prometí un secreto absoluto.

X

20 y 21 de octubre: En estas condiciones el *Chancellor* prosigue su navegación, llevando tanto trapo como su arboladura puede soportar. A veces los masteleros se curvan hasta tal punto que su rotura parece inminente, pero Robert Kurtis vigila. Situado cerca de la rueda del timón, no quiere dejar al timonel en entera libertad. Por pequeñas bordadas bien establecidas cede a la brisa cuando la seguridad del navío podría verse comprometida, y en la medida de lo posible, el *Chancellor* no pierde ni un ápice de su velocidad bajo la mano que lo gobierna.

Durante esta jornada del 20 de octubre, los pasajeros han subido todos ellos a la toldilla. Evidentemente han tenido que darse cuenta de la subida anormal de la temperatura en el interior de la camareta, pero, no pudiendo imaginarse cuál es la realidad, no se inquietan en absoluto. Además sus pies, convenientemente calzados, no han sentido el calor que, pese al agua que se derrama casi continuamente, atraviesa las tablas de la cubierta. Esta actividad de las bombas habría podido, al menos, causarles una cierta sorpresa. Sin embargo no es así, y la mayor parte de ellos, recostados sobre los bancos, se dejan mecer por los balanceos del navío, en un estado de profunda tranquilidad.

Sólo el señor Letourneur parece sorprendido, y se da cuenta de que la tripulación se entrega a un exceso de limpieza poco común en los navíos mercantes. Me dice algunas palabras al respecto, y yo le respondo en tono indiferente. No obstante, este francés es un hombre enérgico, y podría contárselo todo, pero he prometido a Robert Kurtis callarme, y me callo.

Además, en cuanto me pongo a reflexionar en las consecuencias de la catástrofe que puede producirse, mi corazón se encoge. ¡Somos veintiocho personas a bordo, tal vez veintiocho víctimas, a

las que las llamas no dejarán muy pronto ni una sola tabla intacta!

Hoy ha tenido lugar la conferencia entre el capitán, el segundo, el teniente y el *bosseman*, conferencia de la que depende la salvación del *Chancellor*, de sus pasajeros, de su tripulación.

Robert Kurtis me ha hecho saber cuál ha sido la determinación que se ha tomado. El capitán Huntly se encuentra totalmente desmoralizado, lo que era fácil de prever. No tiene sangre fría ni valor, y, tácitamente, deja el mando del navío a Robert Kurtis. Los progresos del incendio en el interior del navío son, actualmente, indiscutibles, y en el sollado de la tripulación, situado a proa, resulta difícil permanecer. Es evidente que el fuego no puede ser dominado, y que, más pronto o más tarde, estallará con toda su violencia.

En tal caso, ¿qué convendrá hacer? No hay más que una sola decisión que tomar: alcanzar la tierra más cercana. Esta tierra, una vez tomada la posición, es la de las Pequeñas Antillas, y podemos esperar alcanzarla lo suficientemente pronto con este viento persistente del nordeste.

Habiéndose adoptado este criterio, el segundo no ha tenido más que mantener el rumbo seguido desde hace veinticuatro horas. Los pasajeros, sin ningún punto de referencia sobre este inmenso océano, y poco familiarizados con las indicaciones del compás, no han podido observar el cambio de rumbo en la navegación del *Chancellor*, que, viento en popa, con los sobrejuanetes y las bonetas arboladas, trata de aproximarse a los atracaderos de las Antillas, de las que todavía se encuentra a más de seiscientas millas de distancia.

No obstante, a una pregunta que le ha hecho el señor Letourneur a propósito del cambio de rumbo, Robert Kurtis responde que, no habiendo podido ceñir el viento, va a intentar encontrar por el oeste las corrientes más favorables.

Esta es la única observación que ha provocado la modificación dada al rumbo del *Chancellor*.

Al día siguiente, 21 de octubre, la situación continúa siendo la misma. Para los pasajeros, la navegación se desarrolla en las condiciones normales, y no ha cambiado nada en el programa de la vida a bordo.

Además, los progresos del incendio no se han manifestado en el

interior, y eso es una buena señal. Las aberturas han sido tan herméticamente taponadas, que ni la menor humareda traiciona la combustión interior. Tal vez sea posible concentrar el fuego en la bodega y, en fin, tal vez falto de aire se apagará o se incubará sin propagarse a todo el cargamento. Esa es la esperanza de Robert Kurtis, y, por un exceso de precauciones, incluso ha hecho taponar con todo cuidado los orificios de las bombas, cuyos tubos, al prolongarse hasta el fondo de la bodega, podrían dar paso a algunas moléculas de aire.

¡Qué el Cielo acuda en nuestra ayuda, pues realmente no podemos hacer nada por nuestra parte!

Esta jornada habría transcurrido sin incidente alguno, si el azar no me hubiese hecho escuchar algunas palabras de una conversación, de las que se deduce que nuestra situación, ya de por sí grave, va a ser terrible.

Hagámonos una idea.

Me encontraba sobre la toldilla, y dos de los pasajeros estaban hablando en voz baja, sin temerse que algunas de sus palabras pudieran llegar a mis oídos. Estos dos pasajeros eran el ingeniero Falsten y el comerciante Ruby, que a menudo charlaban entre sí.

Lo que primero me ha llamado la atención han sido unos gestos expresivos del ingeniero, que parece hacer a su interlocutor muy serios reproches. No puedo dejar de prestar atención, y oigo las siguientes palabras:

—¡Pero es absurdo! —repite Falsten—. ¡No se puede ser más imprudente!

—¡Bah! —responde Ruby con indiferencia—. ¡No ocurrirá nada!

—¡Al contrario, pueden ocurrir terribles desgracias! —prosigue el ingeniero.

—¡Bueno! —replica el negociante—. ¡No es la primera vez que actúo de esta manera!

—¡Pero si basta un simple choque para provocar una explosión!

—La bombona está sólidamente protegida, señor Falsten, ¡y le repito que no hay nada que temer!

—¿Por qué no se lo ha advertido al capitán?

—¡Eh! ¡Porque no habría querido embarcar mi bombona!

Al amainar el viento durante unos instantes, no oigo nada más, pero está claro que el ingeniero sigue insistiendo, mientras Ruby se

limita a encogerse de hombros.

En efecto, muy pronto nuevas palabras vuelven a llegar hasta mí.

—¡Sí! ¡Sí! —dice Falsten—, ¡hay que advertir al capitán! Hay que tirar esa bombona a la mar. ¡No tengo ganas de saltar por los aires!

¡Saltar por los aires! Al oír esas palabras me levanto. ¿Qué quiere decir el ingeniero? ¿A qué se refiere? Sin embargo, no conoce cuál es la situación en que se encuentra el *Chancellor*, ¡ignora que un incendio está devorando el cargamento!

¡Pero una palabra —palabra «espantosa» en las actuales condiciones— me hace saltar! Y esa palabra, o, más bien, esas palabras, «picrato de potasa» [26], las repiten en varias ocasiones.

En un instante me encuentro junto a los dos pasajeros e, involuntariamente, con una fuerza irresistible, cojo a Ruby por el cuello de su chaqueta.

—¿Hay picrato a bordo?

—¡Sí! —responde Falsten—, una bombona que contiene treinta libras.

—¿Dónde?

—¡En la bodega, con las mercancías!

XI

Continuación del 21 de octubre: No puedo explicar lo que pasa por mi cuerpo al escuchar la respuesta de Falsten. ¡No experimento terror, sino más bien una especie de resignación! ¡Me parece que este hecho colma la situación, e incluso puede llegar a provocar su desenlace! Así es que con toda calma voy al encuentro de Robert Kurtis, que se encuentra en el castillo de proa.

Al saber que una bombona que contiene treinta libras de picrato —es decir, lo suficiente para hacer saltar una montaña— se encuentra a bordo, en el fondo de la bodega, en el foco mismo del incendio, y que el *Chancellor* puede reventar de un momento a otro, Robert Kurtis no pestañea, su frente apenas se frunce, y sus pupilas casi no se dilatan.

—¡Bueno! —me responde—. Ni una palabra de esto. ¿Dónde está ese Ruby?

—En la toldilla.

—Venga conmigo, señor Kazallon.

Llegamos juntos a la toldilla, donde el ingeniero y el negociante siguen discutiendo todavía.

Robert Kurtis se dirige directamente hacia ellos.

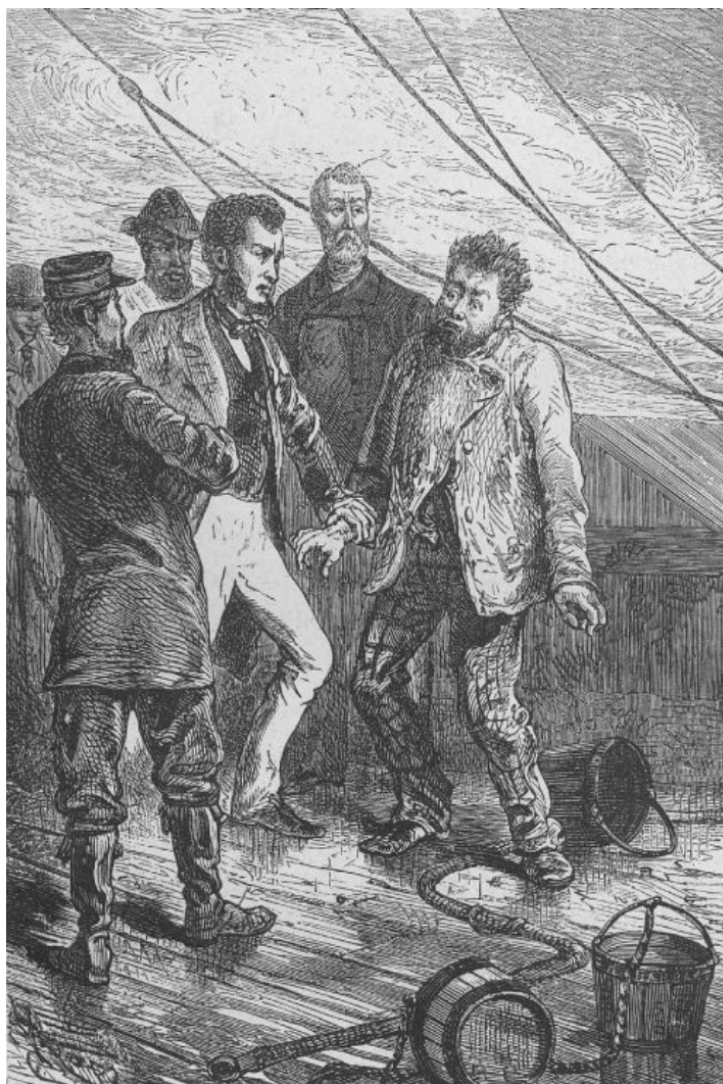
—¿Ha hecho usted eso? —pregunta a Ruby.

—Pues bien, ¡sí!, ¡lo he hecho! —responde tranquilamente Ruby, que se cree, como mucho, culpable de un fraude.

Por un instante me parece que Robert Kurtis va a aplastar al desdichado pasajero, ¡que no puede comprender la gravedad de su imprudencia! Pero el segundo consigue dominarse, y veo que cierra las manos detrás de su espalda, para no sentirse tentado a coger a Ruby por la garganta.

Después, con voz tranquila, interroga a Ruby. Este confirma los hechos que he descrito. Entre los bultos de su pacotilla se encuentra

una bombona que contiene unas treinta libras de la peligrosa sustancia. Este pasajero ha actuado en esta ocasión con la imprudencia que, hay que confesarlo, es inherente a las razas anglosajonas, y ha introducido la mezcla explosiva en la bodega de un navío como un francés hubiese hecho con una simple botella de vino. Si no declaró la naturaleza de ese bulto, fue porque sabía perfectamente que el capitán se habría negado a embarcarlo.



—¡Después de todo —añade encogiéndose de hombros—, no es como para colgar a un hombre, y si tanto les molesta la bombona, pueden tirarla a la mar! ¡Mi pacotilla está asegurada!

Ante aquella respuesta, no puedo contenerme, pues no poseo tanta sangre fría como Robert Kurtis, y la ira se apodera de mí. Me precipito sobre Ruby antes de que el segundo pueda impedírmelo, y exclamo:

—¡Miserable! ¡Usted no sabe que hay fuego a bordo!

Apenas pronunciadas estas palabras, me arrepiento de ellas, ¡pero ya es demasiado tarde! El efecto que producen en Ruby es indescriptible. El desdichado se ve presa de un miedo monstruoso. Su cuerpo queda paralizado por una rigidez tetánica, sus cabellos erizados, sus ojos desmesuradamente abiertos, la respiración jadeante como la de un asmático, no puede hablar, y el terror se apodera de él hasta el límite. De pronto, sus brazos se agitan; mira hacia la cubierta del *Chancellor*, que puede saltar por los aires en cualquier momento; se lanza desde la toldilla, se levanta, recorre el navío gesticulando como un loco. Después, le vuelve el uso de la palabra, y escapan de sus labios estas siniestras palabras:

—¡Hay fuego a bordo! ¡Hay fuego a bordo!

A tales gritos toda la tripulación corre a cubierta, creyendo sin duda que el fuego ha hecho irrupción en el exterior y que ha llegado la hora de huir en las embarcaciones. Llegan los pasajeros, el señor Kear, su esposa, la señorita Herbey, los dos Letourneur. Robert Kurtis quiere imponer silencio a Ruby, pero éste ha perdido la razón.

En este momento el desorden es total. La señora Kear cae desvanecida sobre cubierta. Su marido no se ocupa de ella y la deja a los cuidados de la señorita Herbey. Los marineros ya han preparado los aparejos de la chalupa para lanzarla a la mar.

Durante este tiempo hago saber a los señores Letourneur lo que ignoran, es decir que el cargamento está ardiendo, y el pensamiento del padre se dirige inmediatamente hacia André, al que rodea con sus brazos. El joven conserva su gran sangre fría y tranquiliza a su padre, repitiéndole que el peligro no es inmediato.

Mientras tanto, Robert Kurtis ha conseguido detener a sus hombres con la ayuda del teniente. Les asegura que el incendio no ha hecho nuevos progresos, que el pasajero Ruby no tiene

conciencia de lo que hace ni de lo que dice, que no hay que actuar con precipitación, que cuando llegue el momento se abandonará el navío...

La mayor parte de los marineros se detiene al escuchar al segundo, al que quieren y respetan. Éste obtiene de ellos lo que el capitán Huntly no habría podido obtener, y la chalupa continúa sobre sus gradas.

Afortunadamente, Ruby no ha hablado del picrato encerrado en la bodega. Si la tripulación conociese la verdad, si supiera que el navío es un volcán tal vez a punto de abrirse bajo sus pies, se desmoralizarían, no podrían ser contenidos, y huirían a toda costa.

El segundo, el ingeniero Falsten y yo, somos los únicos que sabemos de qué forma tan horrible se ha visto complicado el incendio del navío, y es necesario que seamos los únicos en saberlo.

Cuando se restablece el orden, Robert Kurtis y yo nos reunimos con Falsten en la toldilla. El ingeniero ha permanecido allí, con los brazos cruzados, pensando tal vez en cualquier problema de mecánica en medio del terror general. Le recomendamos que no diga una palabra de esta nueva complicación debida a la imprudencia de Ruby.

Falsten promete guardar el secreto. En cuanto al capitán Huntly, que todavía ignora la extrema gravedad de la situación, Robert Kurtis se encarga de hacérsela saber.

Pero entretanto hay que sujetar a Ruby, pues el desdichado se ha vuelto totalmente loco. No tiene la menor conciencia de sus actos, y corre por la cubierta gritando continuamente: «¡Fuego! ¡Fuego!».

Robert Kurtis da orden a los marineros de que se apoderen del pasajero, al que consiguen amordazar y atar sólidamente. Después, lo transportan a su camarote, donde permanecerá vigilado de ahora en adelante.

¡La terrible palabra no ha escapado de su boca!

XII

22 y 23 de octubre: Robert Kurtis le ha explicado todo al capitán Huntly. El capitán Huntly, de derecho, si no de hecho, es su jefe, y no podía ocultarle la situación.

Ante esta noticia, el capitán no ha respondido una sola palabra, y, después de haberse pasado una mano por la frente, como un hombre que quiere ahuyentar una idea inoportuna, se ha metido tranquilamente en su camarote, sin dar orden alguna.

Robert Kurtis, el teniente, el ingeniero Falsten y yo, nos reunimos en consejo, y me sorprende de la sangre fría con que cada cual se enfrenta a las circunstancias. Se discuten todas las posibilidades de salvamento, y Robert Kurtis resume la situación de esta manera:

—El incendio no puede ser dominado —nos dice—, y la temperatura del sollado de proa ya se ha hecho insostenible. Por tanto, tal vez llegue muy pronto el momento en el que la intensidad del fuego sea tal, que las llamas se abran paso a través de la cubierta. Si, ante esta nueva forma de catástrofe, el estado de la mar nos permitiera utilizar las embarcaciones, abandonaríamos el navío. Si, por el contrario, no nos es posible abandonar el *Chancellor*, lucharemos contra el fuego hasta el último momento. ¡Quién sabe si no podremos llegar a dominarlo cuando se declare por el exterior! ¡Tal vez podamos combatir mejor al enemigo que se muestra, que al enemigo que se esconde!

—Esa es mi opinión —responde tranquilamente el ingeniero.

—También es la mía —he replicado—. Pero, señor Kurtis, ¿ha tenido usted en cuenta que hay encerradas en el fondo de la bodega treinta libras de una sustancia explosiva?

—No, señor Kazallon —responde Robert Kurtis—, jeso no es más que un detalle que no tengo en cuenta en absoluto! ¿Y por qué iba a

preocuparme? ¿Acaso podemos ir a buscar esa sustancia entre el cargamento en llamas, y en el interior de una bodega en la que no podemos permitir que se introduzca el aire? ¡No! ¡No quiero ni siquiera pensar en ello! ¿Puede ese picrato producir su efecto antes de que acabe esta misma frase? Sí. Así pues, o el fuego la alcanza, o no la alcanza. En consecuencia, esta circunstancia de la que usted habla no existe para mí. ¡Es asunto de Dios, y no mío, librarnos de esa catástrofe suprema!

Robert Kurtis ha pronunciado estas palabras con un tono grave, y nosotros bajamos las cabezas sin responderle. Porque, visto el estado de la mar, la fuga inmediata es imposible, por lo que debemos olvidar tal circunstancia.

—La explosión no es necesaria, diría un formalista, no es más que una contingencia.

Esta observación ha sido hecha por el ingeniero con la mayor sangre fría del mundo.

—Una pregunta a la que le ruego me dé una respuesta, señor Falsten —digo, entonces—. ¿Puede inflamarse el picrato de potasa sin haber choque?

—Ciertamente —responde el ingeniero—. En condiciones normales, el picrato no es más inflamable que la pólvora, pero lo es tanto como ella. *Ergo*[27]...

Falsten ha dicho «*Ergo*». ¿Se creará que se encuentra haciendo una demostración en una clase de química?

Subimos entonces a la cubierta. Al salir de la camareta, Robert Kurtis me coge por la mano.

—Señor Kazallon —me dice, sin ocultar su emoción—, ¡ver a este *Chancellor*, al que tanto quiero, devorado por el fuego y no poder hacer nada, nada...!

—Señor Kurtis, su emoción...

—¡No he podido dominarme! —prosigue—. Sólo usted habrá visto cuánto sufro. Pero se acabó —añade, haciendo un violento esfuerzo para dominarse.

—Así pues, ¿la situación es desesperada? —le pregunto.

—La situación es ésta —responde fríamente Robert Kurtis—: Estamos atados a un barreno, ¡y la mecha está encendida! ¡Queda por saber si la mecha es bastante larga!

Luego se retira.

En todo caso, la tripulación y el resto de los pasajeros ignoran hasta qué punto se ha agravado nuestra situación.

Desde que se conoce la existencia del incendio, el señor Kear se ha ocupado de amontonar sus objetos más preciosos, y naturalmente ni se acuerda de su mujer. Después de haber dado al segundo la orden de apagar el fuego, haciéndole responsable de todas sus consecuencias, se ha encerrado en su camarote, a popa, y no ha vuelto a aparecer. La señora Kear profiere gemidos y, pese a su ridiculez, la desdichada mujer da lástima. En estas circunstancias, la señorita Herbey se cree menos libre que nunca de sus obligaciones para con su señora, y la cuida con una total abnegación. No puedo más que admirar la conducta de esta joven, para la que el deber está antes que todo.

Al día siguiente, 23 de octubre, el capitán Huntly manda llamar al segundo, quien va a verlo a su camarote, y entre ambos tiene lugar esta conversación, cuyos términos me ha contado Robert Kurtis.

—Señor Kurtis —dice el capitán, cuyos ojos huraños indican una perturbación de sus facultades mentales—, soy marino, ¿no?

—Sí, señor.

—Pues bien. Imagínese usted que ya no conozco mi profesión... Ignoro lo que me ocurre..., pero olvido... ya no sé... ¿Acaso no hemos puesto rumbo al nordeste desde que zarpamos de Charleston?

—No, señor —responde el segundo—, hemos puesto rumbo al sudeste, de acuerdo con sus órdenes...

—¡Sin embargo estamos fletados para Liverpool!

—Desde Juego.

—¿Y él...? ¿Cómo se llama el navío, señor Kurtis?

—El *Chancellor*.

—¡Ah, sí! ¡El *Chancellor*! ¿Dónde se encuentra ahora?

—Al sur del trópico.

—Pues bien, señor, ¡yo ya no me encargo de llevarlo hacia el norte...! ¡No...! No podría... No deseo volver a abandonar mi camarote... ¡La vista de la mar me pone malo...!

—Señor —responde Robert Kurtis—, espero que cuidándose...

—Sí, sí, ya veremos... más tarde. Mientras tanto, voy a darle una orden, pero será la última que usted reciba de mí.

—Le escucho —responde el segundo.

—Señor —prosigue el capitán—, a partir de este momento no soy nada a bordo, y usted toma el mando del navío... Las circunstancias son más fuertes que yo, y siento que no puedo soportarlas... ¡Se me va la cabeza! Sufro mucho, señor Kurtis —añade Silas Huntly, apretándose la frente con ambas manos.

El segundo examina atentamente a aquel que hasta entonces mandaba a bordo, y se limita a responderle:

—Está bien, señor.

Después, de regreso a cubierta, me relata lo ocurrido.

—Sí —digo yo—, es un hombre que tiene, al menos, el cerebro enfermo, si es que no está loco, y es mejor que haya dimitido voluntariamente de su mando.

—Lo reemplazo en graves circunstancias —me responde Robert Kurtis—. Pero no importa, cumpliré con mi deber.

Dicho esto, Robert Kurtis llama a un marinero y le ordena que vaya a buscar al *bosseman*.

El *bosseman* se presenta inmediatamente.

—*Bosseman* —dice Robert Kurtis—, reúna a la tripulación al pie del palo mayor.

El *bosseman* se retira, y unos instantes más tarde los hombres del *Chancellor* se encuentran reunidos en el lugar indicado.

Robert Kurtis se sitúa en medio de todos ellos.

—Muchachos —dice con una voz tranquila—, en la situación en que nos encontramos, y por razones que yo conozco, el señor Silas Huntly ha creído cumplir con su deber dimitiendo de sus funciones de capitán. A partir de ahora, yo mando a bordo.

Así se ha operado el relevo, que no puede ir más que en beneficio de todos nosotros. Tenemos al frente de nosotros a un hombre enérgico y seguro, que no retrocederá frente a ninguna medida para lograr la salvación común. Los señores Letourneur, el ingeniero Falsten y yo felicitamos inmediatamente a Robert Kurtis, y el teniente y el *bosseman* unen sus felicitaciones a las nuestras.

El rumbo del navío indica ahora el suroeste, y Robert Kurtis, aumentando el trapo, intenta llegar en el menor espacio de tiempo posible a la más próxima de las Pequeñas Antillas.

XIII

Del 24 al 29 de octubre: Durante los cinco días siguientes la mar ha estado muy fuerte. Aunque el *Chancellor* ha renunciado a luchar contra ella, y navega a favor del viento y las olas, se ve extremadamente sacudido. Durante esta navegación sobre un brulote[28], no tenemos ni un solo momento de tranquilidad. ¡Miramos con auténtica envidia esa agua que rodea al navío, que atrae, que fascina!

—Pero —digo a Robert Kurtis—, ¿por qué no afondar la cubierta? ¿Por qué no precipitar toneladas de agua sobre la bodega? Cuando el navío estuviera lleno, ¿dónde estaría el mal? Una vez apagado el incendio, ¡las bombas volverían a arrojar toda el agua a la mar!

—Señor Kazallon —me responde Robert Kurtis—, le he dicho y le repito que, si damos entrada al aire, por poco que sea, el fuego se propagará en un instante a la totalidad del navío, ¡y las llamas lo rodearán desde la quilla hasta la punta de los mástiles! Estamos condenados a la inactividad, ¡y existen circunstancias en las que hay que tener el valor de no hacer nada!

¡Sí! Tapar herméticamente toda salida es el único medio de combatir el incendio, y es lo que ha hecho la tripulación.

Mientras tanto, los progresos del fuego son incesantes, y tal vez más rápidos de lo que suponemos. Poco a poco, el calor se ha hecho tan fuerte, que los pasajeros han debido buscar refugio en la cubierta, y los camarotes de popa, ampliamente aireados por las ventanas del espejo de popa, son los únicos que pueden ser ocupados. La señora Kear no abandona el uno, y en cuanto al otro, Robert Kurtis lo ha puesto a disposición de Ruby, el negociante. He ido en varias ocasiones a visitar a ese desdichado, que está totalmente loco, y hay que tenerlo atado si no se quiere que rompa

la puerta de su camarote. ¡Cosa curiosa! Ha conservado en su locura un sentimiento de terror espantoso, y lanza terribles alaridos, como si, bajo la influencia de un fenómeno fisiológico, sintiera quemaduras reales.

En varias ocasiones he visitado también al ex-capitán, y he encontrado a un hombre muy tranquilo, que habla razonablemente, menos cuando se trata de su profesión de marino. Sobre este tema no posee ningún sentido común. Le ofrezco mis cuidados, puesto que sufre, pero no quiere aceptarlos, y ya no sale de su camarote.

Hoy el sollado de la tripulación ha sido invadido por una humareda, acre y nauseabunda, que se filtra por las junturas de los mamparos. Resulta indudable que el incendio hace progresos por ese lado, y, poniendo atención, se pueden escuchar sordos rugidos. ¿Por dónde le entra al fuego todo el aire que lo alimenta? ¿Cuál es la abertura que ha escapado a nuestra búsqueda? ¡La espantosa catástrofe ya no puede evitarse! Tal vez sólo sea cuestión de unos días, de unas horas, y desgraciadamente la mar es tan gruesa que no se puede soñar con huir en las embarcaciones.

Por orden de Robert Kurtis, se cubren los mamparos del sollado con un hule al que se riega con agua incesantemente. Pese a estas medidas, la humareda sigue transpirando en medio de un calor húmedo, que se expande por la proa del navío y hace que el aire sea casi irrespirable.

Afortunadamente, tanto el palo mayor como el palo de trinquete son de hierro. Si no, quemados por su base, ya se habrían venido abajo, y estaríamos perdidos.

Robert Kurtis hace, sin embargo, todo lo posible, y, bajo ese viento del nordeste que refresca, el *Chancellor* navega con rapidez.

Hace ya catorce días que se ha declarado el incendio, y sus progresos son incesantes, ya que no hemos podido combatirlo. Actualmente la maniobra se hace cada vez más difícil a bordo. En la toldilla, cuyo suelo no está en relación directa con la bodega, todavía se puede estar de pie, pero en la cubierta, y hasta el castillo de proa, es imposible andar incluso con gruesos zapatos. El agua ya no basta para mantener el frescor de las tablas que el fuego lame y que se encorvan sobre sus baos. La resina de esta madera de abeto burbujea por los alrededores de los nudos, las costuras se abren, y la brea, licuada por el calor, fluye mientras dibuja caprichosos

abigarramientos siguiendo los impulsos del balanceo.

¡Y, para colmo de desdichas, el viento cambia bruscamente al noroeste, y sopla con furia! ¡Se trata de un auténtico huracán, como los que se producen a veces por estos parajes, y nos aleja de las tierras de las Antillas que tratábamos de alcanzar! Robert Kurtis quiere hacerle frente capeando, pero el viento es tan fuerte, que el *Chancellor* no puede mantenerse a la capa, y muy pronto necesitamos huir para evitar los golpes de mar, que son terribles cuando golpean a un navío de costado.

El 29, la tormenta está en todo su apogeo. El océano está desencadenado, y el agua de las olas cubre totalmente al *Chancellor*. Sería imposible botar una embarcación al agua sin que se hundiese inmediatamente. Nos hemos refugiado unos en la toldilla y otros en el castillo de proa. Nos miramos, no osamos hablar.

En cuanto a la bombona de picrato, ni siquiera nos acordamos de ella. Hemos olvidado ese «detalle», por emplear la expresión de Robert Kurtis. Realmente no sé si la explosión del navío, que pondría fin a esta situación en un instante, no sería de desear. Al escribir esta frase tan sólo pretendo dar una idea exacta de nuestro estado de ánimo. ¡El hombre que se encuentra largo tiempo amenazado por un peligro acaba por desear que sobrevenga, ya que la espera de una catástrofe inevitable es más horrible que la realidad!

Mientras siguió siendo posible, el capitán Kurtis mandó retirar una parte de los víveres almacenados en la despensa, en la que ahora ya no se puede entrar. El calor ya ha estropeado una gran cantidad de provisiones; pero hemos podido colocar en la cubierta algunos barriles de carne salada y de bizcochos, un tonel de aguardiente y barricas de agua, y hemos puesto junto a ellos mantas, instrumentos, una brújula y velas, a fin de poder, llegado el caso, abandonar inmediatamente el navío.

A las ocho de la tarde, pese al fragor del huracán, se pueden escuchar ruidosos rugidos. Las escotillas de la cubierta se abren a causa de la presión del aire recalentado, y unos torbellinos de humo negro se escapan de ellas como el vapor por la válvula de una caldera.

La tripulación se precipita hacia Robert Kurtis para recibir

órdenes. Una sola idea se apodera de todos: ¡huir de este volcán que va a irrumpir bajo nuestros pies!

Robert Kurtis mira al océano, cuyas monstruosas olas rompen sin cesar. Ni siquiera es posible acercarse a la chalupa, situada sobre sus gradas en medio de la cubierta, pero todavía es posible utilizar el bote, que cuelga de sus pescantes a estribor, así como la ballenera, suspendida a popa del navío.

Los marineros se precipitan hacia el bote.

—¡No! —exclama Robert Kurtis—. ¡No! ¡Sería jugar nuestra última baza contra un golpe de mar!

Algunos marineros enloquecidos, con Owen a la cabeza, quieren no obstante lanzar la embarcación al agua. Robert Kurtis se precipita sobre la toldilla y, cogiendo un hacha:

—¡Al primero que toque los aparejos —exclama—, le hundo el cráneo!

Los marineros se retiran. Algunos trepan sobre los flechastes de los obenques. Otros se refugian incluso en las gavias.

A las once se escuchan violentas detonaciones en la bodega. Son los mamparos que revientan, dando paso al aire caliente y al humo. Inmediatamente surgen torrentes de vapor de la cobertura del sollado de proa, y una larga llamarada va a lamer el palo de trinquete.

Entonces se elevan varios gritos. La señora Kear, sostenida por la señorita Herbey, abandona precipitadamente los camarotes, que el fuego está alcanzando. Después se presenta Silas Huntly, con el rostro ennegrecido por la humareda, y tranquilamente, después de haber saludado a Robert Kurtis, se dirige hacia los obenques de popa, monta por los flechastes, y se instala en la cofa de mesana.



A la vista de Silas Huntly me acuerdo entonces del hombre que ha quedado encerrado bajo la toldilla, en ese camarote que las llamas tal vez van a devorar.

¿Habrá que dejar perecer a ese desdichado de Ruby? Me lanzo por la escalera... Pero el loco, que ha roto sus ataduras, se presenta en ese mismo momento con los cabellos quemados y las ropas ardiendo. Sin proferir un solo grito, anda por la cubierta,  y no le queman los pies! Se lanza entre los torbellinos de humo,  y el humo no lo asfixia!  Es como una salamandra humana que corre a través de las llamas!

Entonces se oye una nueva detonación: la chalupa vuela en pedazos por los aires; la escotilla del centro salta, desgarrando el hule, y un chorro de fuego, largo tiempo comprimido, crepita hasta la mitad del mástil.

En este momento el loco lanza unos alaridos estremecedores, y se escapan de la boca estas palabras:

— El picrato!  El picrato!  Vamos a saltar todos!  Vamos a saltar!  Vamos a saltar!

Después, sin que haya habido tiempo suficiente para detenerlo, se precipita por la escotilla en el horno ardiente.

XIV

Durante la noche del 29 de octubre: La escena ha sido espantosa, y cada cual, pese a la situación desesperada en que nos encontramos, ha sentido todo su horror.

Ruby ya no existe, pero sus últimas palabras tal vez vayan a tener unas consecuencias muy funestas. Los marineros han oído gritar: «¡El picrato! ¡El picrato!». Han comprendido que el navío puede saltar de un momento a otro, y que no sólo nos amenaza el incendio, sino una terrible explosión.

Algunos hombres, enloquecidos, pretenden huir a toda costa y sin tardanza.

—¡Al bote! ¡Al bote! —gritan.

No ven, no quieren ver, los insensatos, que la mar está desencadenada, que ninguna embarcación puede luchar contra esas olas que revientan a una altura prodigiosa. Nada puede contenerlos, y no escuchan la voz de su capitán. Robert Kurtis se lanza en medio de su tripulación, pero en vano. El marinero Owen excita a sus camaradas; largan las trincas del bote, y lo empujan hacia afuera.

La embarcación se balancea unos instantes en el aire, y, obedeciendo al balanceo del navío, va a chocar contra la batayola. Un último esfuerzo de los marineros la libera, y ya se encuentra a punto de alcanzar la superficie del agua, cuando una ola monstruosa la coge por debajo, la aparta unos instantes y, con una fuerza irresistible, la estrella contra el costado del *Chancellor*.

La chalupa y el bote están destruidos, y ahora ya no nos queda más que una estrecha y frágil ballenera.

Los marineros, sorprendidos de estupor, permanecen inmóviles. Sólo se oyen los silbidos del viento entre los aparejos y el rugido del incendio. La hoguera se abre en el centro del navío, y torrentes de vapor fuliginoso se escapan por la escotilla, subiendo hacia el cielo.

Del castillo de proa a la toldilla no se puede ver nada, y una barrera de llamas divide el *Chancellor* en dos partes.

Los pasajeros y dos o tres hombres de la tripulación se han refugiado a popa de la toldilla. La señora Kear está tendida sin conocimiento sobre uno de los gallineros, y la señorita Herbey está a su lado. El señor Letourneur ha cogido a su hijo entre sus brazos y lo estrecha contra su pecho. Una agitación nerviosa se ha apoderado de mí y no puedo dominarme. El ingeniero Falsten consulta fríamente su reloj y anota la hora en su cuaderno de notas.

¿Qué ocurre a proa, donde se encuentran sin duda el teniente, el *bosseman* y el resto de la tripulación, a los que no podemos ver? Toda posible comunicación entre las dos mitades del navío está interrumpida, y nadie podría atravesar la cortina de llamas que escapa por el escotillón.

Me acerco a Robert Kurtis.

—¿Está todo perdido? —le he preguntado.

—No —me responde—. Puesto que la escotilla se encuentra abierta, vamos a lanzar un torrente de agua sobre la hoguera, y tal vez consigamos apagarla.

—Pero ¿cómo vamos a poder maniobrar las bombas sobre esta cubierta ardiente, señor Kurtis? ¿Cómo dar las órdenes a los marineros a través de las llamas?

Robert Kurtis no me responde.

—¿Está todo perdido? —he preguntado de nuevo.

—¡No, señor! —me dice Robert Kurtis—, ¡no! ¡Mientras haya una tabla de este navío que resista bajo mis pies, yo no desesperaré!

Sin embargo, la violencia del incendio se multiplica, y las aguas de la mar se tiñen de una claridad rojiza. Sobre nosotros, las nubes bajas reflejan grandes resplandores descoloridos. Largos chorros de fuego salen a través de las escotillas, y nosotros nos hemos refugiado en el coronamiento, a popa de la toldilla. La señora Kear ha sido depositada en la ballenera, que se encuentra suspendida por sus pescantes, y la señorita Herbey se ha colocado junto a ella.

¡Qué noche tan horrible, y qué pluma sería capaz de describir su horror!

El huracán, entonces en toda su violencia, sopla sobre este brasero como un inmenso ventilador. El *Chancellor* corre en medio de las tinieblas como un gigantesco brulote. No queda otra

alternativa: ¡o lanzarse a la mar, o perecer entre las llamas!

¿Pero es que ese picrato no va a inflamarse nunca? ¿Es que este volcán no va a abrirse bajo nuestros pies? ¡Entonces Ruby nos mintió! ¡No hay ninguna sustancia explosiva encerrada en la bodega!

A las once y media, en el momento en que la mar está más desatada que nunca, un rugido especial, tan temido por los marinos, acaba de unirse al estruendo de los elementos desencadenados, y un grito se escucha a proa:

—¡Rompientes! ¡Rompientes por estribor!

Robert Kurtis salta sobre el empalletado, lanza una rápida mirada hacia las blancas olas, y, volviéndose hacia el timonel:

—¡Toda a estribor! —exclama con voz imperiosa.

Pero es demasiado tarde. Siento cómo somos levantados sobre el lomo de una ola gigantesca, y de pronto se produce un choque. El navío encalla a popa, culea varias veces, y el palo de mesana, roto al ras de la cubierta, cae a la mar.

El *Chancellor* está inmóvil.

XV

Continuación de la noche del 29 de octubre: Aún no son las doce de la noche. No hay luna, y la oscuridad es profunda. No podemos saber en qué lugar acaba de encallar el navío. Violentemente empujado por la tormenta, ¿ha alcanzado finalmente la costa americana y hay tierra a la vista?

He dicho que el *Chancellor*, después de haber dado algunas culadas, ha quedado totalmente inmóvil. Unos instantes más tarde un ruido de cadenas que resuena a proa indica a Robert Kurtis que acaban de ser lanzadas las anclas.

—¡Bien! ¡Bien! —dice—. El teniente y el *bosseman* han lanzado las dos anclas. ¡Esperemos que aguanten!

Veo entonces a Robert Kurtis avanzar por los empalmetados hasta el límite que las llamas no permiten franquear. Se desliza por el portaobanques de estribor, del lado por el que el navío da de banda, y se mantiene allí durante unos minutos, pese a los tremendos golpes de mar que lo aplastan. Veo que presta atención. Se diría que trata de escuchar un ruido concreto en medio del fragor de la tormenta.

Finalmente, Robert Kurtis regresa a la toldilla.

—Está entrando el agua —me dice—, y esa agua, ¡que el Cielo nos ayude!, tal vez pueda acabar con el incendio.

—¿Y después? —pregunto.

—Señor Kazallon —me responde Robert Kurtis—, «después» es el futuro, ¡será lo que Dios quiera! ¡Pensemos tan sólo en el presente!

Lo primero que habría que hacer sería sondar con las bombas, pero, en este momento, no se puede alcanzarlas en medio de las llamas. Es probable que, cualquier borda, hundida por los fondos del navío, abra un amplio paso al agua, pues me parece que la

violencia del fuego ya está disminuyendo. Se escuchan silbidos ensordecedores, que prueban que los dos elementos están luchando entre ellos. Sin duda alguna la base del fondo ha sido alcanzada, y la primera fila de balas de algodón ya está anegada. Pues bien, ¡que el agua ahogue el incendio, y ya la combatiremos nosotros a su vez! ¡Tal vez sea menos temible que el fuego! ¡El agua es el elemento del marino, y éste está acostumbrado a vencerla!

Durante las tres horas que dura todavía esta noche tan larga, esperamos con una curiosidad indescriptible. ¿Dónde estamos? Lo cierto es que la mar se retira poco a poco y que el furor de las olas disminuye. El *Chancellor* debe de haber encallado una hora después de la pleamar, pero es difícil saberlo con certeza, sin cálculos y sin observaciones. Si ha sido así, cabe esperar, a condición de que se extinga el fuego que podamos desencallar rápidamente con la próxima marea.

Hacia las cuatro y media de la mañana la cortina de llamas tendida entre la proa y la popa del navío disipa poco a poco, y más allá vemos finalmente un grupo negro. Es la tripulación, que se ha refugiado en el estrecho castillo de proa. Pronto se restablecen las comunicaciones entre ambas extremidades del navío, y el teniente y el *bosseman* vienen a reunirse con nosotros en la toldilla, caminando sobre las batayolas, ya que todavía no es posible poner los pies en la cubierta.

El capitán Kurtis, el teniente y el *bosseman* conversan entre sí y están de acuerdo en que no se debe intentar nada antes de que se levante el día. Si la tierra se encuentra cercana, si la mar está practicable, se alcanzará la costa, ya sea con la ballenera, ya por medio de una balsa. Si no hay tierra alguna a la vista, si el *Chancellor* ha encallado sobre un arrecife aislado, se intentará ponerlo a flote, de forma que pueda volver a encontrarse en situación de alcanzar el puerto más próximo.



—Pero —dice Robert Kurtis, cuya opinión es compartida por el teniente y el *bosseman*— es difícil adivinar dónde nos encontramos, puesto que con estos vientos del noroeste el *Chancellor* debe de haber sido empujado bastante lejos hacia el sur. Hace tiempo que no he podido fijar la posición, y sin embargo, como no conozco ningún escollo en esta porción del Atlántico, es posible que hayamos encallado en cualquier tierra de América del Sur.

—Pero —digo yo— seguimos estando amenazados por la explosión. ¿No podríamos abandonar el *Chancellor* y refugiarnos...?

—¿En el arrecife? —responde Robert Kurtis—. Pero ¿cómo está constituido? ¿Lo cubre la marea alta? ¿Podemos reconocerlo en la oscuridad? Dejemos que llegue el día, y ya veremos.

Estas palabras de Robert Kurtis las transmito inmediatamente a los demás pasajeros. No son totalmente tranquilizadoras, pero nadie quiere ver el nuevo peligro que crea la situación del navío, si por desgracia ha sido lanzado sobre un arrecife desconocido a varios centenares de millas de tierra firme. Una sola consideración predomina: ahora el agua combate por nosotros y lucha ventajosamente contra el incendio, y por tanto contra las posibilidades de explosión.

En efecto, a las llamas estrepitosas ha sucedido poco a poco una espesa humareda negra que escapa por la escotilla en húmedos torbellinos. Algunas lenguas ardientes se proyectan todavía en medio de las enrolladas sombras, pero se extinguen casi inmediatamente. A los rugidos del fuego suceden los silbidos del agua, que se evapora en el horno interior. Es cierto que la mar está haciendo allí lo que ni nuestras bombas ni nuestros cubos habrían podido realizar, y este incendio, que se ha propagado en medio de mil setecientas balas de algodón, ¡no necesitaba nada menos que una buena inundación para extinguirlo!

XVI

30 de octubre: Los primeros resplandores matinales han clareado en el horizonte, pero las brumas de alta mar limitan el alcance de las miradas a una circunferencia bastante reducida. Todavía no se ve tierra alguna, y sin embargo nuestros ojos registran impacientes toda la parte occidental y meridional del océano.

En este momento, la mar se ha retirado casi totalmente, y no hay ni siquiera seis pies de agua alrededor del navío, cuyo calado es de unos quince pies a plena carga. Algunas puntas rocosas emergen aquí y allá, y se puede comprobar por ciertos colores del fondo que este escollo está compuesto de rocas basálticas. ¿Cómo es posible que el *Chancellor* haya podido ser transportado tan dentro del arrecife? Tiene que haberlo levantado una enorme ola, y eso es precisamente lo que he sentido instantes antes de que encallara. Así es que, después de haber examinado las rocas que lo rodean, me pregunto cómo llegaremos a sacarlo de ahí. Está inclinado hacia proa, lo que hace muy difícil caminar por la cubierta, y además, a medida que desciende el nivel del océano, da cada vez más de banda a babor. Robert Kurtis ha podido temer por un momento que acabaría zozobrando con la marea baja, pero su inclinación se ha fijado por fin definitivamente, y no hay nada que temer a este respecto.

A las seis de la mañana se escuchan unos choques violentos. Se trata del palo de mesana, que, después de haber sido arrastrado, vuelve a batir los flancos del *Chancellor*. Al mismo tiempo se oyen unos gritos, y el nombre de Robert Kurtis es pronunciado varias veces.

Miramos en la dirección de donde salen los gritos, y a la semiclaridad del naciente día vemos a un hombre que se ha

aferrado a la cofa de mesana. Es Silas Huntly, a quien la caída del mástil ha arrastrado y que ha escapado milagrosamente a la muerte.



Robert Kurtis se precipita en socorro de su antiguo capitán, y, desafiando mil peligros, consigue traerlo a bordo. Silas Huntly va a sentarse en el rincón más apartado de la toldilla sin pronunciar una palabra. Este hombre, convertido en un ser totalmente pasivo, ya no cuenta para nada.

Después se consigue pasar a sotavento el palo de mesana, que es sólidamente amarrado al navío, cuyos costados deja de amenazar. Este pecio tal vez pueda llegar a sernos útil, ¿quién sabe?

Ahora el día se encuentra lo suficientemente avanzado y las brumas comienzan a despejarse. La mirada ya puede recorrer ampliamente el perímetro del horizonte a más de tres millas de distancia. La línea de arrecifes va hacia el suroeste y el nordeste a lo largo de una milla de longitud poco más o menos. Al norte emerge una especie de islote, de forma irregular. Es una caprichosa agregación de rocas que se eleva como mucho a unas doscientas brazas de donde ha encallado el *Chancellor* y que alcanza una altura de cincuenta pies. Debe, por tanto, dominar el nivel de las mareas más altas. Una especie de calzada muy estrecha, pero practicable durante la marea baja, nos permitirá alcanzar este islote, si se hace necesario.

Más allá la mar recobra su color sombrío. Allí el agua es profunda. Allí acaba el escollo.

Una inmensa decepción, que se justifica por la situación en que se encuentra el navío, se apodera de todos nosotros. En efecto, es de temer que los arrecifes no estén unidos a tierra alguna.

En este momento —son las siete de la mañana— el día está claro y las brumas han desaparecido. El horizonte se dibuja alrededor del *Chancellor* con una nitidez perfecta, pero la línea del agua y la línea del cielo se confunden en el mismo contorno, y la mar ocupa todo el espacio.

Robert Kurtis, inmóvil, observa el océano, principalmente hacia el oeste. El señor Letourneur y yo, de pie el uno cerca del otro, examinamos sus menores movimientos y leemos claramente las ideas que le pasan por la cabeza. Su sorpresa es muy grande, puesto que tenía razones para creerse cerca de tierra firme, ya que siempre hemos navegado hacia el sur desde que el navío costó las Bermudas, y, sin embargo, no hay tierra alguna a la vista.

En este momento Robert Kurtis, abandonando la toldilla, se

dirige por los empalmetados hacia los obenques, sube por los flechastes, se agarra a los obenques del mastelero mayor, traspasa las barras y alcanza rápidamente la encapilladura del mastelerillo. Desde allí, y durante algunos minutos, examina con detenimiento todo el espacio que nos rodea; después, agarrándose a una de las burdas, se deja deslizar hasta la batayola y vuelve con nosotros.

Nuestras miradas lo interrogan.

—¡No hay tierra! —responde fríamente.

El señor Kear se acerca entonces, y con un tono malhumorado:

—¿Dónde nos encontramos, señor? —pregunta.

—No lo sé —responde Robert Kurtis.

—¡Debería usted saberlo! —responde neciamente el negociante de petróleo.

—¡De acuerdo, pero no lo sé!

—Pues bien —prosigue el señor Kear—, sepa entonces que no tengo la intención de quedarme eternamente en su navío, señor, ¡y lo intimo a que partamos!

Robert Kurtis se contenta con encogerse de hombros.

Después, volviéndose hacia el señor Letourneur y hacia mí:

—Si aparece el sol, tomaré la altura —dice—, y entonces sabremos sobre qué punto del Atlántico nos ha lanzado la tormenta.

Robert Kurtis se ocupa entonces de hacer distribuir víveres a los pasajeros y a la tripulación. Todos nosotros los necesitamos, pues nos encontramos extenuados a causa del cansancio y del hambre. Comemos bizcocho y un poco de carne en conserva; después el capitán, sin perder un instante, toma diferentes medidas para la puesta a flote del navío.

El incendio ha disminuido mucho, y ahora ninguna llama asoma al exterior, la humareda es menos abundante, aunque todavía sea negra. Es indudable que el *Chancellor* almacena una gran cantidad de agua en su bodega, pero no es posible comprobarlo, pues la cubierta sigue siendo impracticable.

Robert Kurtis hace entonces que se rieguen las ardientes tablas, y dos horas después los marineros pueden caminar por la cubierta.

La primera medida es sondar, y es el *bosseman* quien lleva a cabo esta operación. Una vez verificada, se ve que hay cinco pies de agua en la bodega, pero el capitán todavía no da la orden de achicarla, pues quiere que acabe su obra. El incendio, primero.

Después el agua.



Y ahora, ¿será mejor abandonar inmediatamente el navío y refugiarse en el arrecife? No es ésta la opinión del capitán Kurtis, con el que se muestran de acuerdo el teniente y el *bosseman*. En efecto, con mala mar debe de resultar insostenible mantenerse en esas rocas, incluso en las más elevadas, que deben de verse barridas por las grandes olas. En cuanto a las posibilidades que corre el navío de sufrir una explosión, ahora han disminuido notablemente; es indudable que el agua ha invadido la parte de la bodega en la que se encuentra la pacotilla de Ruby, y por tanto la bombona de picrato. Por ello se decide que ni los pasajeros ni la tripulación abandonarán el *Chancellor*.

Entonces nos ocupamos de preparar a popa, sobre la toldilla, una especie de campamento, y se disponen algunos colchones, que el fuego no ha alcanzado, para las dos pasajeras. Los hombres de la tripulación que han salvado sus coys los colocan sobre el castillo de proa. Se instalarán allí, ya que su sollado se encuentra totalmente inhabitable.

Afortunadamente los daños no han sido muy numerosos en la despensa; los víveres han sido respetados por el fuego en gran parte, así como las cajas de agua. El pañol de las velas de recambio, situado a proa, también se encuentra intacto.

En fin, ¡tal vez nos encontremos al final de nuestros sufrimientos! Estaríamos tentados a creerlo, puesto que desde esta mañana el viento ha amainado considerablemente, y en alta mar el oleaje se ha reducido notablemente. Es ésta una circunstancia favorable, ya que los golpes de mar que pudieran batir ahora al *Chancellor* inevitablemente lo destrozarían contra estos duros basaltos.

Los señores Letourneur y yo hemos hablado largamente sobre los oficiales de a bordo, la tripulación, y la forma de comportarse de todos ellos durante este período lleno de peligros. Todos han mostrado valor y energía. El teniente Walter, el *bosseman* y Daoulas, el carpintero, se han distinguido especialmente. Son sin duda buenos hombres, valerosos marinos con los que se puede contar. En cuanto a Robert Kurtis, ya no hay elogios posibles para él. Ahora, como siempre, se multiplica, está en todas partes, no se presenta dificultad alguna que él no esté inmediatamente dispuesto a resolver, anima a sus hombres con la palabra y el ejemplo, y se ha

convertido en el alma de esta tripulación, que no actúa más que secundándolo.

Mientras tanto, desde las siete de la mañana la mar ha comenzado a subir. En este momento son las once, y todas las puntas de los escollos han desaparecido bajo las aguas. Debemos esperar que el nivel del agua aumente también en la bodega del *Chancellor* a medida que se eleva el nivel de la mar, y eso es lo que ocurre. Muy pronto la sonda indica nueve pies, y nuevas capas de algodón son inundadas, por lo que no podemos sino felicitarnos.

Desde que la marea ha subido, la mayor parte de las rocas que rodean nuestro navío se encuentran sumergidas; no queda visible más que el marco de un pequeño estanque circular, de un diámetro de doscientos cincuenta a trescientos pies, y en el que el *Chancellor* ocupa su ángulo norte. La mar está bastante tranquila, y las olas no se propagan hasta el navío, circunstancia esta muy afortunada, ya que, encontrándose absolutamente inmóvil, nuestro navío se vería batido como un escollo.

A las once y media el sol, al que unas cuantas nubes ocultaban desde las diez, aparece muy oportunamente. El capitán, que ya ha podido calcular el ángulo horario durante la madrugada, se dispone a tomar la altura meridiana, y hacia el mediodía lleva a cabo una medición muy exacta.

Después desciende a su camarote, calcula la posición, regresa a la toldilla, y nos dice:

—Nos encontramos a 18° 5' de latitud norte y a 45° 53' de longitud oeste.

Entonces el capitán explica cuál es nuestra situación a todos los que no están familiarizados con las cifras de longitud y latitud. Robert Kurtis, y con razón, no quiere ocultar nada, y quiere que todos sepan exactamente a qué atenerse en la situación actual.

El *Chancellor* ha encallado a 18° 5' de latitud norte y 45° 53' de longitud oeste sobre un escollo que no se encuentra señalado en las cartas marinas. ¿Cómo es posible que puedan existir arrecifes en esta parte del Atlántico sin que sean conocidos? ¿Acaso este islote es de formación reciente y habrá sido producido por cualquier conmoción plutoniana? No veo otra explicación que dar a este hecho.

Sea lo que fuere, este islote se encuentra al menos a ochocientas

millas de las Guayarías, es decir, de las tierras más próximas.

Esto es lo que la posición, reflejada sobre la carta marina de a bordo, establece de la manera más formal.

El *Chancellor*, pues, se ha visto arrastrado hacia el sur, hasta el paralelo 18, primero a causa de la obstinación insensata de Silas Huntly, y después por el viento del noroeste que lo ha obligado a huir. En consecuencia el *Chancellor* deberá recorrer todavía más de ochocientas millas antes de alcanzar la costa más próxima.

Tal es nuestra situación. Es grave, pero la impresión que se saca de lo que el capitán nos ha comunicado no es mala, al menos en este momento. ¿Qué nuevos peligros podrían impresionarnos ahora, cuando acabamos de escapar de las amenazas del incendio y de la explosión? Olvidamos que la bodega del navío se encuentra inundada por las aguas, que la tierra firme se encuentra lejos, que el *Chancellor*, cuando vuelva a navegar, puede irse a pique en ruta... Pero nuestro ánimo se encuentra todavía bajo la impresión de los horrores del pasado y, recobrando un poco de calma, está dispuesto a tener confianza.

Y ahora ¿qué hará Robert Kurtis? Sencillamente lo que el simple sentido común aconseja: apagar completamente el incendio, lanzar a la mar la totalidad o parte del cargamento, sin olvidar la bombona del picrato, taponar la vía de agua, y, una vez aligerado el navío, aprovechar una pleamar para abandonar el escollo lo antes posible.

XVII

Continuación del 30 de octubre: He charlado con el señor Letourneur sobre la situación en que nos encontramos, y he creído poder asegurarle que nuestra estancia en el arrecife, si las circunstancias nos favorecen, será corta. Pero el señor Letourneur no parece compartir mi opinión.

—Al contrario —me responde—, ¡me temo que nos veremos retenidos durante largo tiempo sobre estas rocas!

—Y ¿por qué? —he proseguido—. Lanzar por la borda unos cuantos centenares de balas de algodón no es una faena demasiado larga y complicada, y en dos o tres días puede llevarse a cabo.

—Sin duda, señor Kazallon, eso se realizaría con toda rapidez, si desde hoy la tripulación pudiese ponerse manos a la obra. Pero es totalmente imposible penetrar en la bodega del *Chancellor*, puesto que el aire es irrespirable, y, ¿quién sabe si no pasarán varios días antes de que pueda descenderse a ella, puesto que la capa intermedia del cargamento continúa ardiendo todavía? Además, una vez dominado el fuego, ¿estaremos en situación de navegar? ¡No! Será necesario cegar la vía de agua, que debe de ser considerable, ¡y hacerlo con el mayor de los cuidados, si no queremos hundirnos después de haber corrido el riesgo de abrasarnos! No, señor Kazallon, no me hago ilusiones, y consideraría una circunstancia muy feliz el que dentro de tres semanas hubiéramos abandonado el escollo. Y quiera el Cielo que no se desencadene ninguna tormenta antes de que hayamos vuelto a navegar, puesto que el *Chancellor* sería destrozado como un vaso de vidrio contra el arrecife, ¡que se convertiría en nuestra propia tumba!

Este es, en efecto, el mayor de los peligros que nos amenazan. El incendio será dominado, el navío será puesto a flote, al menos todo

invita a creerlo, pero nos encontramos a merced de un golpe de viento. Admitiendo que la parte más elevada del escollo pueda ofrecernos refugio durante una tormenta, ¿qué sería de los pasajeros y de la tripulación del *Chancellor* cuando, de su navío, no quedase más que un pecio?

Señor Letourneur —le he preguntado entonces—, ¿tiene usted confianza en Robert Kurtis?

—Una confianza absoluta, señor Kazallon, y considero como una gracia divina el que el capitán Huntly le haya entregado el mando del navío. Tengo la certeza de que Robert Kurtis hará todo lo que sea necesario hacer para sacarnos de este mal paso.

Cuando le pregunto al capitán cuánto calcula que estaremos en el arrecife, me responde que no puede estimarlo todavía y que depende sobre todo de las circunstancias, pero que espera que el tiempo no nos sea desfavorable. Y, en efecto, el barómetro sube de forma continua y sin oscilar, como ocurre cuando las capas atmosféricas están todavía mal equilibradas. Es éste, por tanto, el síntoma de una calma duradera, y por ello un presagio feliz para nuestras operaciones.

Por lo demás, no se pierde ni un solo minuto, y cada cual se pone a la faena con entusiasmo.

Antes que nada, Robert Kurtis pretende extinguir totalmente el incendio, que sigue consumiendo las capas superiores de las balas de algodón por encima del nivel que las aguas alcanzan en el interior de la bodega. Pero no se trata de perder tiempo tratando de proteger el cargamento. Resulta evidente que la única forma de proceder consiste en ahogar el incendio entre dos capas líquidas. Las bombas comenzarán, por tanto, a entrar de nuevo en acción.

Durante estas primeras operaciones, la tripulación se basta para la maniobra de las bombas. Los pasajeros no hemos sido puestos en estado de requisición, pero todos estamos dispuestos a ofrecer nuestros brazos, y nuestra ayuda no será desdeñable cuando se proceda a la descarga del navío. Así es que, mientras esperamos, los señores Letourneur y yo pasamos el tiempo charlando o leyendo, y además yo dedico algunas horas a la redacción de mi diario. El ingeniero Falsten, poco comunicativo, está siempre absorto en sus cifras, o traza los planos de máquinas con planta, sección y alzado. ¡Quiera el Cielo que sea capaz de inventar algún potente aparato

que permita poner a flote el *Chancellor*! En cuanto a los Kear, se mantienen aparte y nos ahorran la molestia de escuchar sus incesantes recriminaciones; desgraciadamente, la señorita Herbey se ve obligada a quedarse junto a ellos, y vemos muy poco o nada a la joven. En cuanto a Silas Huntly, no se mete para nada en lo que pueda concernir al navío; el marino ya no existe en su ánimo, y el hombre apenas si vegeta. El maestresala, Hobbart, lleva a cabo su servicio habitual tal y como si el navío se encontrase navegando con toda normalidad. Este Hobbart es un personaje obsequioso, callado, generalmente en desacuerdo con su cocinero, Jynxtrop, negro de mala catadura, que tiene un aire brutal y descarado, y que se mezcla con los demás marineros más de lo conveniente.

Así pues, las distracciones son realmente muy escasas a bordo. Afortunadamente se me ocurre la idea de ir a explorar el arrecife desconocido sobre el que ha encallado el *Chancellor*. Sin duda el paseo no será largo ni variado, pero es la ocasión de abandonar el navío durante unas horas y de estudiar un suelo cuyo origen es seguramente curioso.

Además importa levantar con todo detalle un plano de este arrecife, que no se encuentra señalado en las cartas marinas. Pienso que los señores Letourneur y yo podremos llevar a cabo fácilmente este trabajo de hidrografía, dejando al capitán Kurtis el cuidado de completarlo cuando calcule de nuevo la longitud y la latitud del escollo con toda la exactitud posible.

Mi propuesta es aprobada por los señores Letourneur. La ballenera, provista de sondas y un marinero para guiarla, es puesta a nuestra disposición, y abandonamos el *Chancellor* la mañana del 31 de octubre.

XVIII

Del 31 de octubre al 5 de noviembre: Hemos comenzado por dar la vuelta al escollo, cuya longitud es de un cuarto de milla aproximadamente.

Este viajecito de «circunnavegación» se efectúa con rapidez, y con las sondas en la mano comprobamos que los bordes del arrecife son muy acantilados. El agua es extremadamente profunda al ras de las rocas, y ya no cabe duda alguna de que alguna brusca conmoción, debida a las acciones de las fuerzas plutónicas [29], ha proyectado este escollo fuera de las aguas.

Por lo demás, el origen del escollo es indiscutible. Es absolutamente volcánico. Por todas partes no se encuentran más que bloques de basalto, dispuestos en un orden perfecto, y cuyos prismas, regulares, dan al conjunto el aspecto de una cristalización gigantesca. La mar es maravillosamente transparente en la vertical del contorno del escollo, y permite contemplar un curioso haz de fustes prismáticos que soporta esta notable substrucción [30].

—He aquí un islote curioso —dice el señor Letourneur—, y su origen es sin duda alguna reciente.

—Eso es evidente, padre —responde el joven André—, y yo añadiría que se trata de un fenómeno idéntico a los producidos en la isla Julia, en la costa de Sicilia, y en el grupo de islas Santorín, en el Archipiélago [31], ¡y que ha originado este islote muy a propósito para que el *Chancellor* encalle en él!

—En efecto —añado yo—, es necesario que se haya producido una conmoción en esta parte del océano, puesto que aquí no figura ningún escollo en las cartas marinas más modernas, y porque en esta porción del Atlántico, tan frecuentada por los marinos, no podría haber escapado a sus miradas. Explorémoslo con cuidado y lo daremos a conocer a los navegantes.

—¿Quién sabe si no desaparecerá muy pronto a consecuencia de un fenómeno semejante al que lo ha originado? —responde André Letourneur—. Usted sabe, señor Kazallon, que frecuentemente estas islas volcánicas tienen una duración efímera, y cuando los geógrafos hayan inscrito ésta sobre sus nuevas cartas marinas, ¡tal vez ya ni siquiera exista!

—No importa, hijo mío —responde el señor Letourneur—. Más vale indicar un peligro que no existe, que omitir uno que existe, ¡y los marinos no tendrán ningún derecho a quejarse si no encuentran escollos donde nosotros hemos señalado uno!

—Tienes razón, padre —responde André—, y, después de todo, es muy posible que este islote esté destinado a durar tanto como nuestros continentes. ¡Lo único que se me ocurre es que, si debe desaparecer, al capitán Kurtis le gustaría que fuese dentro de unos días, cuando haya reparado sus averías, y eso le evitaría las molestias de tener que poner el navío a flote!

—Realmente, André —exclamo yo alegremente—, ¡usted pretende disponer a su antojo de la naturaleza! ¿Quiete usted que ella levante y engulla un escollo a su voluntad, según sus necesidades personales, y que, después de haber creado estas rocas para poder extinguir el incendio del *Chancellor*, las haga desaparecer, obedeciendo a su varita mágica, para desencallarlos?

—Yo no pretendo nada, señor Kazallon —responde el joven, sonriente—, salvo dar gracias al Señor por habernos protegido tan visiblemente. Ha querido lanzar nuestro navío sobre este arrecife, y lo pondrá a flote cuando llegue el momento.

—Y nosotros lo ayudaremos en la medida de nuestras fuerzas, ¿no es así, amigos míos?

—Sí, señor Kazallon —responde el señor Letourneur—, puesto que ayudarse a sí mismo es una ley de la humanidad. Sin embargo, André tiene razón al poner su confianza en Dios. Es cierto que, aventurándose mar adentro, el hombre hace un notable empleo de las cualidades que la naturaleza pone a su disposición; ¡pero, sobre este océano sin límites, cuando los elementos se desencadenan, siente cuán frágil es el navío que lo transporta, y cuán débil y desarmado se encuentra él mismo! Así, creo que la divisa del marino debería ser ésta: ¡Confianza en sí mismo y fe en Dios!

—No hay nada más cierto, señor Letourneur —le respondo—.

¡Yo también creo que hay muy pocos marinos cuya alma esté obstinadamente cerrada a las impresiones religiosas!

Charlando así, examinamos con todo cuidado las rocas que forman la base del islote, y todo lo que vemos nos convence de que su origen es muy reciente. En efecto, no se ve ni una sola concha, ni un solo mechón de varec en las paredes de basalto. Un aficionado a la historia natural trabajaría en balde estudiando este amontonamiento de piedras, en el que la naturaleza vegetal y animal todavía no ha dejado la huella de su sello. Los moluscos brillan por su ausencia, al igual que los hidrófitos. El viento todavía no ha aportado ni un solo germen, y los pájaros marinos no han venido aquí en busca de refugio. Sólo el geólogo puede encontrar aquí el tema de cualquier estudio interesante, al examinar esta substrucción basáltica, que únicamente tiene las huellas de una formación plutónica.

En este momento nuestro bote regresa a la punta sur del islote, en la que ha encallado el *Chancellor*. Propongo a mis compañeros que bajemos a tierra, y ellos aceptan.

—¡En el caso de que el islote vaya a desaparecer —dice el joven André, riendo—, conviene al menos, que lo hayan visitado criaturas humanas!

El bote atraca, y descendemos a la roca basáltica. André se nos adelanta, ya que el suelo es bastante practicable, y el joven no tiene necesidad de un brazo que lo sostenga. Su padre se mantiene algo más atrás, cerca de mí, y henos aquí escalando el escollo por una pendiente muy suave que conduce hasta su punto más elevado.

Un cuarto de hora nos basta para franquear la distancia, y los tres nos sentamos en un prisma basáltico que corona la roca más alta del islote. André Letourneur saca entonces el cuaderno de notas de su bolsillo y empieza a dibujar el arrecife, cuyos contornos se proyectan ante nuestros ojos con toda nitidez sobre el fondo verde de las aguas.

El cielo es puro, y la mar, entonces baja, descubre las últimas puntas que emergen al sur, dejando entre ellas el estrecho paso seguido por el *Chancellor* antes de encallar.

La forma del escollo es bastante singular, y recuerda totalmente a la de un «jamón de York», cuya parte central se hincha hasta la intumescencia cuya cima ocupa.

Así es que, cuando André traza el perímetro del islote, su padre le dice:

—¡Pero, hijo mío, si has dibujado un jamón!

—Sí, padre —responde André—. Un jamón basáltico, de un tamaño que haría las delicias de Gargantúa[32], y, si el capitán Kurtis está de acuerdo, daremos a este arrecife el nombre de «Ham-Rock»[33].

—¡Ciertamente —exclamo yo—, este nombre es el que más le conviene! ¡El escollo de Ham-Rock! ¡Y que los navegantes no se aproximen más que a una distancia prudencial, pues no poseen los dientes lo suficientemente fuertes como para atacarlo!

El *Chancellor* ha encallado en la extremidad sur del islote, es decir, en la misma punta del jamón, y en la pequeña cala formada por la concavidad de dicha punta. Se inclina sobre su costado de estribor, y da fuertemente de banda en este momento, pues la marea se encuentra extremadamente baja.

Cuando el dibujo de André está concluido, descendemos por la otra pendiente, que baja suavemente hacia el oeste, y muy pronto se ofrece ante nuestras miradas una preciosa gruta. Al verla, realmente se diría que se trata de una obra arquitectónica, del estilo de las que la naturaleza ha creado en las Hébridas[34], y más especialmente en la isla Staffa. Los señores Letourneur, que han visitado la gruta de Fingal[35], la encuentran aquí totalmente reproducida, pero en unas proporciones mucho más reducidas. La misma disposición de sus prismas concéntricos, debido al modo de enfriamiento del basalto; la misma bóveda de vigas negras, cuyas junturas están tapadas con una materia amarilla; la misma pureza de las aristas prismáticas, que el cincel de un escultor no habría podido perfilar con mayor nitidez; en fin, el mismo zumbido del aire a través de los basaltos sonoros, de los que los celtas han hecho las arpas de sombras tingalianas. Sólo que, si en Staffa su suelo no es otra cosa que una capa líquida, aquí la gruta no puede ser alcanzada más que por los grandes golpes de mar, y el campo de los fustes prismáticos forma un pavimento sólido.

—Además —observa André Letourneur—, la gruta de Staffa es una inmensa catedral gótica, ¡y ésta no es más que una capilla de dicha catedral! ¡Quién hubiese esperado encontrar una maravilla como ésta en un arrecife desconocido del océano!

Después de haber descansado durante una hora en la gruta de Ham-Rock, caminamos siguiendo el litoral del islote y regresamos al *Chancellor*. Ponemos a Robert Kurtis al tanto de nuestros descubrimientos, y él inscribe el islote sobre la carta marina con el nombre que le ha dado André Letourneur.

Durante los días siguientes, no hemos desaprovechado nunca la posibilidad de dar un paseo hasta la gruta de Ham-Rock, en la que hemos pasado muy buenos ratos. Robert Kurtis también la ha visitado, pero lo ha hecho como un hombre que está preocupado por algo más que por admirar esta maravilla natural. Falsten ha ido una vez para examinar la naturaleza de las rocas y romper algunos pedazos con la insensibilidad del geólogo. El señor Kear no ha querido molestarse; se ha quedado confinado a bordo. He invitado a la señora Kear a que nos acompañara durante una de nuestras excursiones, pero la molestia de embarcar en el bote y de soportar algún cansancio le ha hecho rechazar mi invitación.

El señor Letourneur también ha preguntado a la señorita Herbey si le agradaría visitar el arrecife. La joven ha creído poder aceptar esta oferta, feliz de escapar por una vez, siquiera por una hora, a la caprichosa tiranía de su ama. Pero cuando ruega a la egoísta pasajera que la permita desembarcar, la señora Kear se niega en redondo.

Me siento indignado ante esta conducta y le hablo a la señora Kear en favor de la señorita Herbey. Tengo que insistir, pero, como ya he tenido ocasión de prestar algunos servicios a la egoísta pasajera y ella todavía puede llegar a necesitarme, acaba por acceder a mis ruegos.

La señorita Herbey nos acompaña, pues, varias veces en nuestros paseos a través de las rocas. Varias veces también pescamos en el litoral del islote, y almorzamos alegremente en la gruta, mientras las arpas basálticas vibran bajo la brisa. Nos sentimos realmente felices ante el placer experimentado por la señorita Herbey al verse libre durante algunas horas. Ciertamente, el islote es pequeño, ¡pero nunca nada en el mundo le ha parecido tan grande a la joven! También a nosotros nos agrada este árido arrecife, ¡y muy pronto no queda ni una sola piedra que no conozcamos, ni un solo sendero que no hayamos recorrido alegremente! Comparado con la reducida cubierta del *Chancellor* es una vasta extensión, y estoy seguro de

que, a la hora de nuestra marcha, no lo abandonaremos sin pena.



A propósito de la isla Staffa, André Letourneur nos dice que pertenece a la familia Mac-Donald, que la arriendan anualmente por la suma de doce libras esterlinas [36].

—Pues bien, señores —pregunta la señorita Herbey—, ¿creen ustedes que alguien alquilaría ésta por media corona?

—Ni siquiera por un penique, señorita —le respondo, riendo—. ¡No tendrá usted la intención de tomarla en arrendamiento!

—No, señor Kazallon —responde la joven, conteniendo un suspiro—, y, sin embargo, ¡tal vez sea éste el único lugar en el que he sido feliz!

—¡Y yo también! —murmura André.

¡Hay gran cantidad de sufrimientos ocultos tras la respuesta de la señorita Herbey! ¡La joven, pobre, sin padres, sin amigos, todavía no ha encontrado la felicidad —una felicidad de unos cuantos instantes—, más que en una roca ignorada del Atlántico!

XIX

Del 6 al 15 de noviembre: Durante los cinco días siguientes al de su encallamiento, han salido vapores acres y espesos de la bodega del *Chancellor*; después han disminuido poco a poco, y el 6 de noviembre el incendio puede darse por extinguido. Sin embargo, y como medida de prudencia, Robert Kurtis ha hecho que continuase la maniobra de las bombas, de suerte que ahora el casco del navío está inundado hasta la altura de la entrecubierta. Sólo que, cuando baja la marea, también el agua baja en la bodega, y ambas superficies se nivelan interior y exteriormente.

—Lo que prueba —me dice Robert Kurtis— que la vía de agua es considerable, puesto que el desagüe se efectúa con tanta rapidez.

Y, en efecto, la abertura producida en el casco no mide menos de cuatro pies cuadrados de superficie. Uno de los marineros, Flaypol, después de haberse lanzado al agua durante la bajamar, ha reconocido la posición y la importancia de la avería. La vía de agua se abre a treinta pies a proa del timón, y tres tablazones de la borda han sido hundidos por una punta rocosa, a unos dos pies por encima del alefriz de la quilla. El choque se produjo con extrema violencia, ya que el navío se encontraba sobrecargado y la mar era muy gruesa. Es incluso sorprendente que el casco no se haya abierto por varios lugares. En cuanto a si será fácil de taponar la vía de agua, lo sabremos cuando el cargamento, desembarcado o desplazado, permita al maestro carpintero llegar hasta ella. Pero todavía habrá que esperar dos días más antes de que sea posible penetrar en la bodega del *Chancellor*, y retirar las balas de algodón que han sido respetadas por el fuego.

Durante este tiempo, Robert Kurtis no ha estado ocioso, y su tripulación lo ha secundado con energía, por lo que se han llevado a cabo importantes trabajos.

Así, el capitán ha hecho reponer el palo de mesana, que se había derribado al encallar, y que conseguimos halar sobre el arrecife con toda su arboladura. Habiéndose instalado unas cabrias a popa, el palo bajo ha podido ser repuesto sobre su vieja base, que Daoula, el carpintero, ha podido escoplear al efecto. Un emparejamiento adecuado, mantenido por fuertes ligaduras y cabillas de hierro, asegura la unión de las dos partes rotas.

Hecho esto, toda la arboladura ha sido revisada con cuidado, los obenques, los burdas, se tensan de nuevo los estays, se cambian algunas velas, y los aparejos corrientes, convenientemente restaurados, nos permitirán navegar con toda seguridad.

Hay mucha faena a popa y a proa del navío, puesto que la toldilla y el sollado de la tripulación han sido muy dañados por las llamas. De ahí la necesidad de repararlo todo —lo que pide tiempo y cuidados—. El tiempo no falta, y los cuidados tampoco, así que pronto podemos regresar a nuestros camarotes.

Hasta el 8 no ha podido iniciarse útilmente la descarga del *Chancellor*. Como las balas de algodón están empapadas de agua, ya que la bodega se anega totalmente con la pleamar, se instalan aparejos encima de las escotillas, y echamos una mano a los miembros de la tripulación para ayudarles a izar esas pesadas balas, que en su mayor parte se encuentran totalmente dañadas. Las desembarcamos una a una en la ballenera, y son transportadas al arrecife.

Cuando se ha desembarcado de esta forma la primera capa del cargamento, hay que pensar en achicar, en parte al menos, el agua que llena la bodega. De ahí la necesidad de taponar lo más herméticamente posible el agujero que ha hecho la roca en el casco del navío. Trabajo difícil, pero al que el marinero Flaypol y el *bosseman* se dedican con un ardor más allá de todo elogio. Con la bajamar han conseguido sumergirse por el costado de estribor, clavar una lámina de cobre sobre el agujero, pero como esta lámina no podrá resistir la presión cuando baje el nivel interior a causa de la acción de las bombas, Robert Kurtis trata de garantizar la obturación amontonando balas de algodón contra las tablazones de la borda hundidas. El material abunda, y muy pronto el fondo del *Chancellor* se encuentra como acolchonado por esas pesadas e impenetrables balas, que, esperamos, permitirán que la lámina de

cobre resista mejor.

El procedimiento del capitán ha sido un éxito. Puede comprobarse desde el momento en que las bombas entran en acción, ya que el nivel del agua baja poco a poco en la bodega, y los hombres se encuentran en condiciones de proseguir la descarga.

—Así que es posible —nos dice Robert Kurtis— que podamos alcanzar la avería y repararla interiormente. No cabe duda de que sería mejor dar de banda al navío dejando la obra viva al aire, y, así, cambiar las tablazones de la borda, pero no poseo los medios necesarios para llevar a cabo una operación de tanta envergadura. Además, me vería reprimido por el temor de que pudiese llegar el mal tiempo mientras que el navío estuviera tumbado sobre el costado, lo que lo dejaría totalmente a la merced de cualquier golpe de mar. Sin embargo, creo poder asegurarles que la vía de agua será convenientemente taponada y que podremos, dentro de poco, tratar de alcanzar la costa en condiciones de seguridad suficientes.

Después de dos días de trabajo, el agua ha sido achicada en gran parte, y la descarga de las últimas balas del cargamento se lleva a cabo sin molestias. Nosotros hemos tenido que maniobrar las bombas, a fin de echar una mano a la tripulación. Pese a su dolencia, André Letourneur se ha unido a nosotros, y cada cual, de acuerdo con sus fuerzas, ha cumplido con su deber.

Sin embargo, éste es un trabajo muy penoso; no puede realizarse durante mucho tiempo sin tomar un descanso. Muy pronto los brazos y los riñones están destrozados a causa del vaivén de los guimbaletes, por lo que comprendo que los marineros detesten esta faena. Y eso que nosotros la llevamos a cabo en condiciones favorables, puesto que el navío se encuentra sobre un fondo sólido y el abismo no está bajo nuestros pies. ¡No nos encontramos defendiendo nuestra vida contra una mar invasora, y no hay entablada una lucha entre nosotros y el agua que entra a medida que se achica! ¡Quiera el Cielo que no nos veamos nunca sometidos a una prueba semejante en un navío que se hunde!

XX

Del 15 al 20 de noviembre: Hoy ha podido llevarse a cabo la visita a la bodega; finalmente hemos descubierto la bombona de picrato, a popa, en un lugar que el fuego afortunadamente no ha alcanzado. La bombona se encuentra intacta, ya que ni siquiera el agua ha dañado su contenido, y es depositada en un lugar seguro en el otro extremo del islote. ¿Por qué no la tiran a la mar inmediatamente? No lo sé, pero el hecho es que no la han tirado.

Durante su visita, Robert Kurtis y Daoulas comprueban que la cubierta y los baos que la sostienen están menos dañados de lo que se esperaba. El intenso calor al que han estado sometidas las espesas tablas y los fuertes travesaños las ha curvado, pero sin carcomerlas profundamente, y la acción del fuego parece haber actuado más intensamente sobre los flancos del casco.

En efecto, las vagras[37] han sido devoradas por las llamas sobre una gran extensión; acá y allá se ven trozos carbonizados de cabillas, y desgraciadamente las cuaderñas han sido muy seriamente alcanzadas; la estopa ha actuado en los extremos y en las costuras, y puede considerarse un milagro que el navío no se haya entreabierto hace tiempo.

Son estas circunstancias muy enojosas, hay que reconocerlo. El *Chancellor* ha sufrido tales averías, que Robert Kurtis no puede evidentemente repararlas con los restringidos medios de que dispone, y no puede darle a su navío la solidez necesaria para una larga travesía.

Así es que el capitán y el carpintero regresan muy preocupados. Los daños son realmente tan serios, que, si nos encontrásemos en una isla, y no en un islote que la mar puede barrer en cualquier momento, Robert Kurtis no dudaría en desguzar el navío para construir otro más pequeño, del que podría, al menos, fiarse.

Pero Robert Kurtis toma una decisión con rapidez, y nos reúne a todos, tripulación y pasajeros, en la cubierta del *Chancellor*.

—Amigos míos —dice—, las averías son mucho más graves de lo que suponíamos, y el casco del navío se encuentra muy comprometido. Como, por un lado no disponemos de medios para repararlo, y por otro en este islote y a la merced de cualquier golpe de mar no tenemos tiempo suficiente para construir otro navío, he aquí lo que me propongo hacer: taponar la vía de agua lo más sólidamente posible, y alcanzar así el puerto más cercano. No nos encontramos más que a ochocientas millas de la costa de Paramaribo, que está en el litoral norte de la Guayana holandesa, y en diez o doce días, si el tiempo nos favorece, habremos encontrado refugio.

No se podía hacer otra cosa. Así es que la resolución de Robert Kurtis ha sido aprobada unánimemente.

Daoulas y sus ayudantes se ocupan entonces de taponar interiormente la vía de agua y de consolidar en la medida de lo posible las cuadernas carcomidas por el fuego. Pero resulta evidente que el *Chancellor* ya no ofrece seguridad suficiente para una travesía de cierta envergadura, y que será condenado en el primer puerto en que recale.

El carpintero calafatea también las costuras exteriores de las bordas en la parte del casco que emerge de las aguas durante la bajamar; pero no puede hacerlo en la que el agua recubre durante la marea baja, y tiene que conformarse con realizar su carena en el interior del navío.

Estos trabajos duran hasta el día 20. Este día, habiéndose realizado todo lo que era humanamente posible hacer por el navío, Robert Kurtis se decide a devolverlo a la mar.

Ni que decir tiene que, desde el momento en que la bodega ha quedado vacía del cargamento y del agua que contenía, el *Chancellor* no ha cesado de flotar, incluso cuando no había pleamar. Como se ha tomado la precaución de anclarlo a proa y a popa, no ha sido arrastrado hacia el arrecife, y ha continuado en la pequeña laguna natural que se encuentra protegida a derecha e izquierda por las rocas que incluso las más altas mareas no cubren. Y ocurre que, en su parte más ancha, esta laguna puede permitir al *Chancellor* virar en redondo, y esta maniobra se lleva a cabo

fácilmente por medio de guindalezas que se han fijado sobre el escollo, de tal forma que ahora el navío presenta la proa hacia el sur.

Parece, pues, que será fácil librar al *Chancellor*, sea izando sus velas si el viento es favorable, sea atoándolo hasta fuera del paso si el viento es contrario. Sin embargo, la operación presenta algunas dificultades que habrá que prever.

En efecto, la entrada del paso se encuentra cerrada por una especie de encachado[38] basáltico, por encima del cual, con la pleamar, apenas queda la profundidad suficiente para el calado del *Chancellor*, pese a que se encuentra totalmente deslastrado. Si ha pasado sobre ese encachado antes de encallar, se debe, lo repito, a que se vio levantado por una enorme ola y lanzado sobre la laguna. Además aquel día no sólo había una marea de luna llena, sino que era también la mayor del año, y ahora deben de transcurrir varios meses antes de que se produzca una marea equinoccial tan fuerte.

Pero resulta evidente que Robert Kurtis no puede esperar varios meses. Hoy hay una gran marea sicigia[39], y es necesario que la aproveche para desencallar su navío; luego, una vez fuera de la laguna, lo lastrará de tal forma que pueda soportar todo el trapo, y se hará a la mar.

Precisamente el viento es favorable, puesto que sopla del nordeste, y por consiguiente en dirección al paso. Pero el capitán, y con razón, no quiere lanzarlo a toda vela contra un obstáculo que puede parar en seco a un navío cuya solidez es ahora muy problemática. Por ello después de haber conferenciado con el teniente Walter, el carpintero y el *bosseman*, se decide a atoar el *Chancellor*. En consecuencia, se fija un ancla a popa para el caso de que la operación no tenga éxito y se haga necesario volver a fondear el navío; después se llevan otras dos anclas fuera del paso, cuya longitud no excede de los doscientos pies. Las cadenas se encuentran guarnidas al molinete, la tripulación se pone en las barras, y a las cuatro de la tarde el *Chancellor* empieza a moverse.

A las cuatro y veintitrés minutos la marea debe alcanzar su plenitud. Así es que diez minutos antes el navío ha sido halado tan allá como su calado se lo permitía, pero la parte delantera de la quilla ha rozado muy pronto sobre el encachado, y ha tenido que detenerse.

Y ahora, puesto que la extremidad inferior de la roda ha franqueado el obstáculo, no existe razón alguna para que Robert Kurtis no añada la acción del viento a la potencia mecánica de la maquinilla. Se despliegan las velas altas y bajas y se orienta viento en popa.

Es el momento. La mar está quieta. Los pasajeros y los marineros se encuentran en las barras de la maquinilla. Los señores Letourneur, Falsten y yo nos ocupamos del guimbalet de estribor. Robert Kurtis está sobre la toldilla, vigilando las velas, el teniente sobre el castillo de proa, y el *bosseman* al timón.

El *Chancellor* sufre unas cuantas sacudidas y la mar, que crece, lo levanta ligeramente, pero por fortuna está en calma.

—¡Vamos, amigos míos —exclama Robert Kurtis, con su voz tranquila y confiante—, fuerza y al unísono! ¡Vamos!

Los guimbaletes de los molinetes se ponen en movimiento. Se oye el ruido de los linguetes, y las cadenas, tensándose, hacen fuerza sobre los escobenes. El viento refresca, y como el navío no puede tomar una velocidad adecuada, los mástiles se arquean bajo el empuje de las velas. Ganamos una veintena de pies. Uno de los marineros entona una de esas canciones guturales cuyo ritmo ayuda a simultanear nuestros movimientos. Redoblamos nuestros esfuerzos, y el *Chancellor* se estremece...

Pero los esfuerzos son vanos. La marea empieza a bajar. No pasaremos.

Ahora bien, si no pasa, el navío no puede quedarse balanceándose sobre el encachado, puesto que se rompería en dos con la bajamar. A las órdenes del capitán, las velas se cargan rápidamente, y el ancla, fondeada a popa, nos va a ayudar muy pronto. No hay ni un solo instante que perder. Se vira retrocediendo, y hay un momento de terrible ansiedad... Pero el *Chancellor* se desliza sobre la quilla y regresa a la laguna, que ahora le sirve de prisión.

—Y bien, capitán —pregunta entonces el *bosseman* ¿cómo pasaremos?

—No lo sé —responde Robert Kurtis—, pero pasaremos.

XXI

Del 21 al 23 de noviembre: En efecto, hay que abandonar esta estrecha laguna y sin tardanza. El tiempo, que nos ha favorecido durante todo este mes de noviembre, amenaza cambiar. Desde ayer el barómetro ha empezado a bajar, y comienza a haber marejada alrededor de Ham-Rock. Y el islote debe ser insostenible con una borrasca. El *Chancellor* quedaría reducido a trozos.

Esta misma tarde, con la bajamar, Robert Kurtis, Falsten, el *bosseman*, Daoulas y yo hemos ido a examinar el encachado basáltico, que se encuentra al descubierto. Tan sólo existe un medio de abrirse paso, y es atacando el encachado a golpes de pico, en una anchura de diez pies y un largo de seis. Una disminución de ocho o nueve pulgadas debe de ser suficiente para el calado del *Chancellor*, y balizando con todo cuidado el canalito, lo franqueará y se encontrará más allá de unas aguas que se hacen inmediatamente profundas.

—Pero este basalto tiene la dureza del granito —observa el *bosseman*—, y el trabajo será muy largo, tanto más si tenemos en cuenta que sólo podrá llevarse a cabo con la marea baja, es decir, ¡apenas durante dos horas de cada veinticuatro!

—Razón de más, *bosseman*, para no perder ni un solo instante —responde Robert Kurtis.

—¡Eh, capitán —dice Daoulas—, tendremos trabajo para un mes! ¿No sería posible hacer saltar esas rocas por los aires? Hay pólvora a bordo.

—Muy poca —responde el *bosseman*.

La situación es extremadamente grave. ¡Un mes de trabajo! ¡Pero antes de un mes el navío será destrozado por la mar!

—Tenemos algo mejor que la pólvora —dice entonces Falsten.

—¿El qué? —pregunta Robert Kurtis, volviéndose hacia el

ingeniero.

—¡Picrato de potasa! —responde Falsten.

¡Picrato de potasa, en efecto! La bombona embarcada por el desdichado Ruby. ¡La sustancia explosiva que ha estado a punto de hacer saltar el navío por los aires podrá hacer saltar el obstáculo! ¡Un barreno en el basalto, y el encachado dejará de existir!

La bombona de picrato, tal y como he dicho, ha sido depositada en el arrecife y en lugar seguro. Es realmente una suerte, incluso una cosa providencial, que no haya sido tirada a la mar después de haber sido sacada de la bodega.

Los marineros van a buscar picos, y Daoulas, dirigido por Falsten, comienza a excavar un barreno, siguiendo la dirección que debe producir el mejor efecto. Todo nos permite esperar que el hornillo sea acabado durante la noche, y que mañana a la salida del sol, si la explosión produce el efecto deseado, el paso haya quedado libre.

Se sabe que el ácido pícrico es un producto cristalino y amargo, extraído del alquitrán, y que, al combinarse con la potasa, forma una sal amarilla que es el picrato de potasa. La potencia explosiva de esta sustancia es inferior a la del algodón pólvora y la dinamita; pero es superior a la de la pólvora ordinaria[40]. En cuanto a su inflamación, puede provocarse fácilmente bajo la influencia de un choque violento y seco, y lo conseguiremos fácilmente por medio de fulminantes.

El trabajo de Daoulas, ayudado por sus hombres, se ha llevado con energía, pero, cuando llega el día, está muy lejos de haberse acabado. En efecto, no se puede excavar el hornillo más que durante la bajamar, es decir, apenas durante una hora. Por tanto, llegamos a la conclusión de que serán necesarias cuatro mareas para darle la profundidad deseada.

Hasta el 23 por la mañana la operación no está finalmente acabada. El encachado de basalto ha sido perforado por un agujero oblicuo, que puede contener una decena de libras de sal explosiva, y este barreno va a ser cargado inmediatamente. Son aproximadamente las ocho.

En el momento de introducir el picrato en el agujero, Falsten nos dice:

—Creo que deberíamos mezclarlo con pólvora corriente. Eso nos

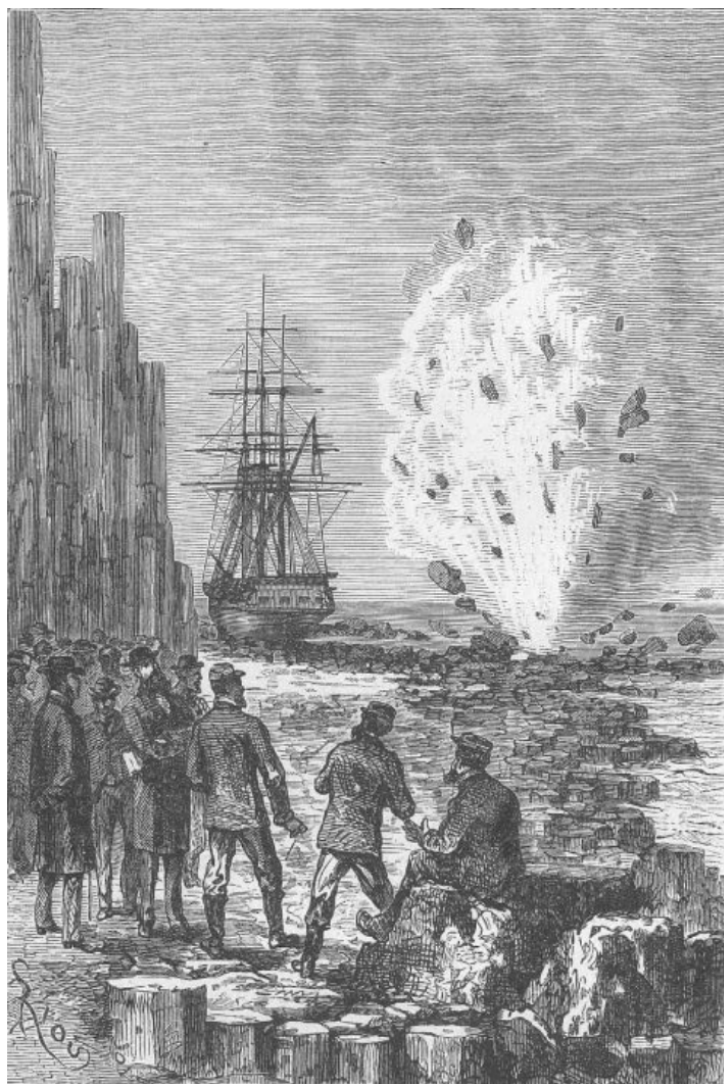
permitiría encender la mina con una mecha, en lugar de un fulminante, cuya explosión habría que determinar por medio de un choque, y así nos resultará más fácil. Además, es bien sabido que el empleo simultáneo de pólvora y picrato es mucho mejor a fin de provocar la fragmentación de rocas duras. El picrato, muy violento por su naturaleza, prepara el camino a la pólvora, la cual, más lenta en inflamarse y más mesurada, disgregará después el basalto.

El ingeniero Falsten no habla con frecuencia, pero hay que aceptar que, cuando habla, habla bien. Se sigue su consejo. Se mezclan las dos sustancias, y, después de haber metido antes una mecha hasta el fondo del agujero, se introduce la mezcla, que está convenientemente atacada.

El *Chancellor* se encuentra bastante alejado de la mina, por lo que no tiene nada que temer de la explosión. Sin embargo, por precaución, los pasajeros y la tripulación se refugian en el otro extremo del arrecife, en la gruta, y la señora Kear, pese a sus recriminaciones, ha tenido que abandonar el navío.

Después, Falsten, tras haber prendido fuego a la mecha, que debe arder durante unos diez minutos, se une a nosotros.

Se produce la explosión. Es sorda y mucho menos ruidosa de lo que habríamos supuesto, pero siempre ocurre así con las minas que se excavan profundamente.



Hemos corrido hacia el obstáculo... La operación ha tenido un éxito total. El encachado de basalto ha sido literalmente reducido a polvo, y, ahora, un canalito, que la marea montante empieza a cubrir, corta el obstáculo y deja paso libre.

Un hurra general estalla. ¡La puerta de la cárcel está abierta, y los prisioneros no tienen más que huir!

Con la pleamar, el *Chancellor*, halado por sus anclas, franquea el paso y flota sobre la mar libre.

Pero es necesario que continúe en las inmediaciones del islote unos cuantos días más, ya que no puede navegar en las condiciones en que se encuentra, y es necesario embarcar el lastre que asegure su estabilidad. Por tanto, durante las veinticuatro horas siguientes, la tripulación se dedica a embarcar piedras y las balas de algodón menos estropeadas.

Durante esta jornada, los señores Letourneur, la señorita Herbey y yo damos otro paseo por los basaltos de este arrecife que no volveremos a ver nunca más, y en el que hemos permanecido durante tres semanas. El nombre del *Chancellor*, el del escollo, la fecha del encallamiento son grabadas artísticamente por André en una de las paredes de la gruta, y damos un último adiós a esta roca en la que hemos pasado tantos días, ¡algunos de los cuales se contarán entre los mejores de nuestra existencia!

Finalmente, el 24 de noviembre, con la marea de la mañana, el *Chancellor* apareja sus velas bajas, sus gavias y sus juanetes, y dos horas más tarde la última cima de Ham-Rock ha desaparecido tras el horizonte.

XXII

Del 24 de noviembre al 1 de diciembre: Henos aquí, pues, en la mar, y en un navío cuya solidez está comprometida, pero por fortuna no se trata de efectuar una gran travesía. Sólo tenemos que recorrer ochocientas millas. Si el viento del nordeste se mantiene durante unos cuantos días, el *Chancellor*, navegando viento en popa, no sufrirá mucho y seguramente alcanzará la costa de la Guayana.

Se pone rumbo al suroeste, y la vida a bordo reemprende su curso normal.

Los primeros días transcurren sin incidentes. La dirección del viento es siempre buena, pero Robert Kurtis no quiere cargar el trapo, pues teme provocar cualquier reapertura de la vía de agua si imprimiese excesiva velocidad a su navío.

¡Triste travesía, en definitiva, la que se lleva a cabo en tales condiciones, cuando no se tiene confianza en el navío que te transporta! ¡Además, en lugar de dirigirnos hacia adelante, volvemos sobre nuestros pasos! Así, cada cual se absorbe en sus pensamientos, y la vida a bordo no posee la animación comunicativa que resulta de una navegación segura y rápida.

Durante la jornada del 29, el viento cambia un cuarto al norte. Por tanto no podemos conservar la marcha viento en popa. Hay que bracear las vergas, orientar las velas y tomar la amura de estribor. De todo lo cual resulta que el navío da demasiado de banda.

Robert Kurtis carga los juanetes, ya que nota cuánto hace sufrir la inclinación al casco del *Chancellor*. Y tiene razón, puesto que no se trata aquí de llevar a cabo una travesía rápida, sino de llegar, sin nuevos accidentes, a la vista de tierra firme.

La noche del 29 al 30 es negra y brumosa. La brisa continúa refrescando y desgraciadamente sopla del noroeste. La mayor parte

de los pasajeros regresa a sus camarotes, pero el capitán Kurtis no abandona la toldilla, y toda la tripulación permanece en la cubierta. El navío continúa navegando demasiado escorado pese a que no despliega ninguna de sus velas altas.

Hacia las dos de la madrugada me dispongo a regresar a mi camarote, cuando uno de los marineros, Burke, que se encontraba en la bodega, sube rápidamente y grita:

—¡Dos pies de agua!

Robert Kurtis y el *bosseman* se descuelgan por la escala y comprueban que la funesta noticia es demasiado cierta. O la vía de agua se ha vuelto a abrir, pese a todas las precauciones tomadas, o algunas costuras, mal calafateadas, se han separado, y el agua penetra rápidamente en la bodega.

El capitán, de regreso a cubierta, vuelve a orientar el navío viento en popa, para que sufra lo menos posible, y espera a que llegue el día.

Al alba, se echa la sonda, y se encuentran tres pies de agua...

Miro a Robert Kurtis. Una fugitiva palidez ha blanqueado sus labios, pero conserva toda su sangre fría. Los pasajeros, varios de los cuales han subido a cubierta, son puestos al corriente de lo que sucede, y además habría sido difícil ocultárselo.

—¿Una nueva desgracia? —me dice el señor Letourneur.

—Era de prever —le respondo—, pero no debemos de estar muy lejos de tierra firme, y espero que la alcanzaremos.

—¡Dios le oiga! —responde el señor Letourneur.

—¿Está Dios a bordo? —exclama Falsten, encogiéndose de hombros.

—Lo está, señor —responde la señorita Herbey.

El ingeniero se ha callado respetuosamente ante esta respuesta llena de una fe que no se discute.

Mientras tanto, y a una orden de Robert Kurtis, se organiza el servicio de las bombas. La tripulación pone manos a la obra con más resignación que entusiasmo; pero se trata de nuestra salvación, y los marineros, divididos en dos bordadas, se relevan en los guimbaletes.

Durante la jornada el *bosseman* ha hecho proceder a nuevos sondeos, y se comprueba que la mar penetra lenta pero constantemente en el interior del navío.

Por desgracia las bombas, a fuerza de funcionar, se averían con frecuencia y se hace necesario repararlas. Ocurre también que se atascan, bien de cenizas, o bien de las briznas de algodón que todavía llenan la parte baja de la bodega. De ahí una limpieza que debe renovarse varias veces, y que nos obliga a perder una parte del trabajo efectuado.

Al día siguiente por la mañana, después de un nuevo sondeo, se comprueba que el nivel del agua alcanza los cinco pies. Así pues, si por cualquier motivo se suspendiese la maniobra, el navío se inundaría. No sería más que una cuestión de tiempo, y sin duda de un tiempo muy corto. La línea de flotación del *Chancellor* se encuentra ya un pie sumergida, y su cabeceo se hace cada vez más duro, ya que se levanta muy difícilmente con las olas. Veo al capitán Kurtis fruncir las cejas cada vez que el teniente o el *bosseman* le dan su informe. Es un mal augurio.

La maniobra de las bombas ha proseguido durante todo el día y toda la noche. Pero la mar sigue ganando terreno. La tripulación se encuentra extenuada. Se manifiestan síntomas de desánimo entre los hombres. No obstante, el *bosseman* y el segundo[41] predicán con el ejemplo, y los pasajeros se ponen también a los guimbaletes.

La situación ya no es la misma que en la época en la que el *Chancellor* estaba encallado en el suelo firme de Ham-Rock.

¡Nuestro navío flota ahora sobre un abismo, en el que puede hundirse a cada instante!

XXIII

Del 2 al 3 de diciembre: Durante veinticuatro horas todavía luchamos con energía e impedimos que el nivel del agua aumente en el interior del navío; pero es evidente que pronto llegará un momento en el que las bombas no bastarán para achicar una cantidad de agua igual a la que penetre por la fractura del casco.

Durante esta jornada el capitán Kurtis, que no se toma un instante de reposo, realiza por sí mismo un nuevo reconocimiento en la bodega, y lo acompaño junto con el carpintero y el *bosseman*. Desplazamos algunas balas de algodón y comprobamos, al prestar atención, que se escucha una especie de ruido, de «glú-glú», para emplear un término más exacto. ¿Es la vía de agua, que se ha vuelto a abrir, o se trata de una dislocación general de todo el casco? Es imposible comprobarlo con exactitud. En todo caso, Robert Kurtis va a tratar de hacer que el casco sea más impermeable por la popa, envolviéndolo exteriormente con velas alquitranadas. Tal vez así consiga interceptar toda comunicación, al menos provisionalmente, entre el interior y el exterior. Si se detiene momentáneamente la entrada de agua, se podrá bombear más eficazmente y sin duda elevar el navío.

La operación es mucho más difícil de lo que se imagina. En primer lugar, hay que reducir la velocidad del navío, y, después de haber colocado sobre la quilla fuertes velas, sostenidas por andariveles, hay que deslizarse hasta el lugar en que se abría la antigua vía de agua, de forma que esta parte del casco del *Chancellor* quede completamente envuelta.

Una vez hecho esto, las bombas consiguen tomar la delantera, y nos ponemos a la obra con energía. Sin duda el agua penetra todavía, pero en menor cantidad, y al final de la jornada comprobamos que el nivel ha bajado unas pulgadas. ¡Sólo unas

pulgadas! ¡No importa! Ahora las bombas expulsan más agua por los imbornales que la que entra en la bodega, y no se las deja descansar ni un solo instante.

El viento refresca mucho durante la noche, que es oscura. Sin embargo, el capitán ha querido conservar el mayor trapo posible. Sabe perfectamente que el casco del *Chancellor* no ofrece garantía alguna, y ansia llegar a la vista de tierra firme. Si algún navío se cruzase al largo, no dudaría en hacerle señales de socorro, en desembarcar a los pasajeros, e incluso a la tripulación, aunque tuviese que permanecer solo a bordo hasta el momento en que el *Chancellor* se hundiese bajo sus pies.

Pero todas estas medidas no tendrán éxito.

En efecto, durante la noche la envoltura de lona ha cedido a la presión exterior, y al día siguiente, 3 de diciembre, el *bosseman*, después de haber sondeado, no ha podido contener estas palabras, acompañadas de juramentos:

—¡Sigue habiendo seis pies de agua en la bodega!

¡El hecho es bien cierto! El navío vuelve a llenarse de nuevo, se hunde visiblemente, y ya la línea de flotación se encuentra sensiblemente sumergida.

Mientras tanto, manejamos las bombas con más ardor que nunca, y empleamos en ello nuestras últimas fuerzas. Nuestros brazos están rotos, nuestros dedos sangran, pero, pese a todos los esfuerzos, el agua puede con nosotros. Robert Kurtis manda entonces establecer una cadena de hombres en la entrada de la gran escotilla, y los cubos pasan rápidamente de mano en mano.

¡Todo es inútil! A las ocho y media de la mañana se comprueba un nuevo aumento de agua en la bodega. La desesperación hace presa en algunos marineros. Robert Kurtis les ordena continuar trabajando. Se niegan.

De entre estos hombres, uno de ellos es un espíritu inclinado a la revuelta, un cabecilla, del que ya he hablado, el marinero Owen. Tiene unos cuarenta años de edad. Su rostro se termina en punta con una barba rojiza casi nula o rasa sobre los carrillos, sus labios se repliegan hacia adentro, y sus ojos leonados están marcados por un punto rojo en la confluencia de las pupilas. Tiene la nariz recta, las orejas muy separadas, la frente profundamente barrida por arrugas.

Es el primero en abandonar su puesto.

Cinco o seis de sus camaradas lo imitan, y entre ellos puedo ver al maestro cocinero, Jynxtrop, un mal hombre, también.

A las órdenes de Robert Kurtis, que les recomienda volver a las bombas, Owen responde con un no formal.

El capitán reitera sus órdenes.

Owen reitera su negativa.

Robert Kurtis se aproxima al marinero amotinado.

—¡Le aconsejo que no me toque! —dice fríamente Owen, subiendo al castillo de proa.

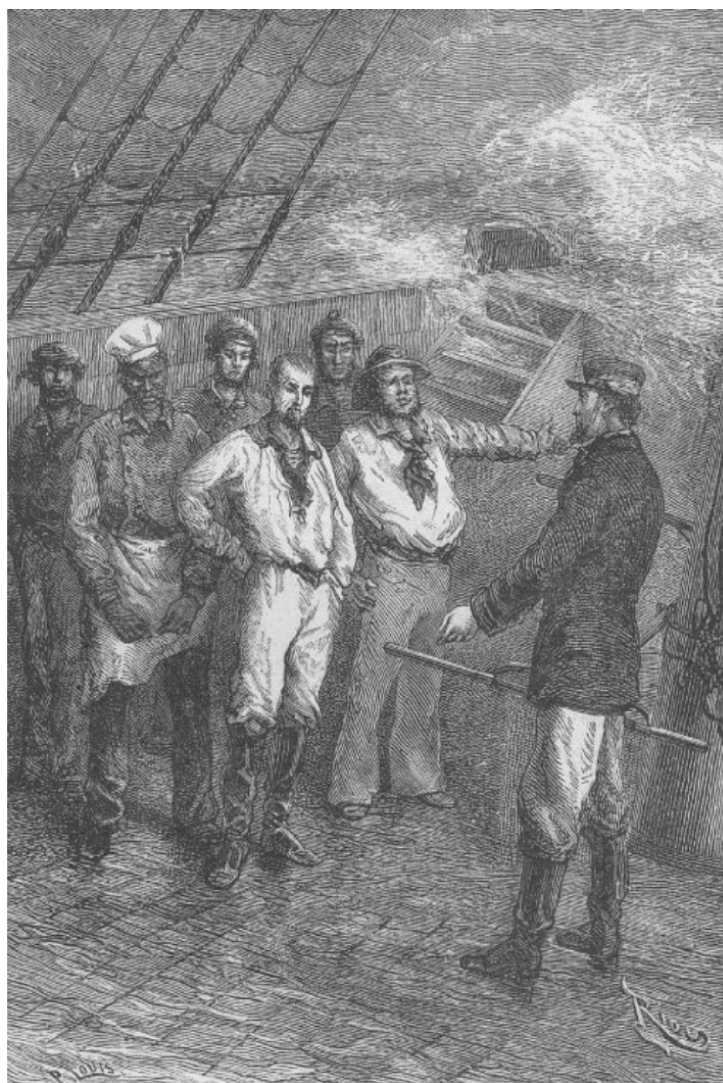
Robert Kurtis se dirige entonces a la toldilla, entra en su camarote, y sale con un revólver amartillado.

Owen mira un instante a Robert Kurtis, pero Jynxtrop le hace una seña y todos vuelven a su trabajo.

XXIV

4 de diciembre: El primer conato de revuelta ha sido sofocado gracias a la actitud enérgica del capitán. ¿Tendrá la misma suerte Robert Kurtis en el futuro? Hay que esperarlo, puesto que la indisciplina de la tripulación haría terrible una situación de por sí tan grave.

Durante la noche, las bombas ya no pueden con el agua. Los movimientos del navío son pesados y, como le resulta muy difícil elevarse con las olas, recibe golpes de mar que lo destrozan y penetran por las escotillas. Más agua que añadir al agua de la bodega.



La situación va a ser muy pronto tan amenazadora como lo era durante las últimas horas del incendio. Los pasajeros, la tripulación, todos sienten que este navío va cediendo poco a poco bajo sus pies. Ven subir lenta, pero incesantemente, esas aguas que en este momento les parecen tan terribles como lo han sido las llamas.

No obstante, la tripulación continúa trabajando bajo las amenazas de Robert Kurtis, y de buena o mala gana los marineros luchan con energía, pero se encuentran en el límite de sus fuerzas. Además no pueden achicar un agua que se renueva sin cesar y cuyo nivel aumenta de hora en hora. Los que maniobran con los cubos se ven muy pronto obligados a abandonar la bodega, donde, sumergidos hasta la cintura, se arriesgan a ahogarse, y suben a cubierta.

Ya sólo queda una posibilidad, y al día siguiente, el 4, después de un consejo mantenido entre el teniente, el *bosseman* y el capitán Kurtis, se adopta la resolución de abandonar el navío. Puesto que la ballenera, la única embarcación que queda, no puede embarcarnos a todos, se construirá una balsa. La tripulación continuará maniobrando las bombas hasta el momento en que se dé la orden de embarque.

Se previene a Daoulas, el carpintero, y se acuerda que la balsa se construirá sin retraso, con las vergas de recambio y la madera de la arboladura, previamente serrada con la longitud conveniente. La mar, relativamente calma en este momento, facilitará esta operación siempre difícil, incluso' en las circunstancias más favorables.

Por tanto, sin pérdida de tiempo, Robert Kurtis, el ingeniero Falsten, el carpintero y diez marineros provistos de sierras y de hachas, preparan y cortan las vergas antes de lanzarlas a la mar. De esta forma no tendrán más que atarlas sólidamente y disponer de un fuerte armazón sobre el que reposará la plataforma de la balsa, que medirá unos cuarenta pies de largo por veinte o veinticinco de ancho.

Nosotros, los pasajeros, y el resto de la tripulación, seguimos siempre en las bombas. Cerca de mí se encuentra André Letourneur, a quien su padre no deja de mirar con profunda emoción. ¿Qué será de su hijo si hay que luchar contra las olas, en unas circunstancias en las que un hombre bien constituido no se salvaría sin esfuerzos?

En todo caso, seremos dos los que no lo abandonaremos.

Se ha ocultado la inminencia del peligro a la señora Kear, a la que un largo sopor mantiene casi sin conocimiento.

En varias ocasiones la señorita Herbey se ha presentado sobre cubierta, sólo durante unos instantes. El cansancio la ha hecho palidecer, pero sigue siendo fuerte. Le recomiendo que se encuentre dispuesta a hacer frente a cualquier eventualidad.

—Estoy siempre dispuesta, señor —me responde la valerosa joven, que regresa inmediatamente junto a la señora Kear.

André Letourneur sigue a la joven con la mirada, y un sentimiento de tristeza se dibuja en su rostro.

Hacia las ocho de la tarde el almacén de la balsa se encuentra casi acabado. Se bajan barriles vados y herméticamente taponados, que están destinados a asegurar la flotación del aparato, y que se sujetan con toda solidez a la madera de la arboladura.

Dos horas después se oyen grandes gritos en la toldilla. El señor Kear aparece, gritando:

—¡Nos hundimos! ¡Nos hundimos!

Inmediatamente veo a la señorita Herbey y a Falsten, que transportan a la señora Kear, exánime.

Robert Kurtis corre a su camarote. Regresa inmediatamente con una carta marina, un sextante y una brújula.

Resuenan gritos pidiendo socorro, a bordo reina la confusión. La tripulación se precipita hacia la balsa, cuyo almacén, al que todavía falta la plataforma, no puede recibirlos...

¡Imposible describir todos los pensamientos que pasan por mi mente en estos instantes, ni dibujar la rápida visión que se hace en mi espíritu de la totalidad de mi vida pasada! ¡Me parece que toda mi existencia se concentra en este minuto supremo que va a acabar con ella! Siento las tablas de la cubierta conmovirse bajo mis pies. ¡Veo subir el agua alrededor del navío, como si el océano se abriese bajo él!

Algunos marineros se refugian en los obenques, lanzando gritos de terror. Voy a seguirlos...

Una mano me detiene. El señor Letourneur me señala a su hijo, mientras gruesas lágrimas surgen de sus ojos.

—Sí —le digo, apretándole convulsivamente el brazo—. ¡Lo salvaremos entre los dos!

Pero, antes que yo, Robert Kurtis se ha acercado a André, y ya lo lleva a los obenques del palo mayor cuando el *Chancellor*, al que el viento empuja rápidamente, se detiene de pronto. Se produce una violenta sacudida.

¡El navío se hunde! El agua me llega a las piernas. Instintivamente me agarro a unas jarcias... Pero, de pronto, el hundimiento se detiene, y, cuando la cubierta está ya a dos pies bajo el nivel de la mar, el *Chancellor* se queda inmóvil.

XXV

Noche del 4 al 5 de diciembre: Robert Kurtis ha levantado al joven Letourneur, y, corriendo por la cubierta inundada, lo ha puesto sobre los obenques de estribor. Su padre y yo nos subimos cerca de él.

Después miro a mi alrededor. La noche es lo suficientemente clara para que pueda ver lo que ocurre. Robert Kurtis ha vuelto a su puesto, y está de pie en la toldilla. Todo a popa, cerca del coronamiento, todavía no sumergido, veo la sombra del señor Kear, su mujer, la señorita Herbey y el señor Falsten; en el extremo del castillo de proa al teniente y al *bosseman*; en las cofas y sobre los obenques, al resto de la tripulación.

André Letourneur se ha subido a la gran cofa gracias a la ayuda de su padre, que ha ido poniéndole el pie en cada escalón, y, pese a los balanceos, ha llegado finalmente sin sufrir accidente alguno. Pero ha sido imposible hacer entrar en razón a la señora Kear, que se ha quedado en la toldilla, con riesgo de ser arrastrada por las olas si el viento refresca. También la señorita Herbey se ha quedado junto a ella, sin querer abandonarla.

La primera medida tomada por Robert Kurtis en cuanto se ha detenido el hundimiento ha sido la de arriar inmediatamente todo el trapo, después de descender las vergas y los masteleros, para no comprometer la estabilidad del navío. Espera que, una vez tomadas estas precauciones, el *Chancellor* no zozobrará. Pero ¿acaso no puede hundirse en cualquier momento? Me aproximo a Robert Kurtis y se lo pregunto.

—No puedo saberlo —me responde con un tono de voz muy tranquilo—. Depende sobre todo del estado de la mar. Lo cierto es que en las condiciones actuales el navío se encuentra en equilibrio, ¡pero estas condiciones pueden cambiar en cualquier momento!

—¿Puede navegar ahora el *Chancellor* con dos pies de agua sobre su cubierta?

—No, señor Kazallon, pero puede derivar bajo la acción de las corrientes y del viento, y, si se mantiene así durante unos días, alcanzar cualquier punto de la costa. Además en última instancia tenemos la balsa, que será acabada dentro de unas horas, y en la que será posible embarcarse al amanecer.

—Entonces ¿no ha perdido usted la esperanza? —pregunto, bastante sorprendido por la calma de Robert Kurtis.

—La esperanza nunca puede perderse totalmente, señor Kazallon, incluso en las circunstancias más adversas. Todo lo que puedo decirle es que, de cien posibilidades, tenemos noventa y nueve contra nosotros, pero al menos la cien está a nuestro favor. Además, si mi memoria no me engaña, el *Chancellor*, medio sumergido, se encuentra en las mismas condiciones que el tres palos la *Junon* en 1795. Durante más de veinte días aquel navío permaneció así, suspendido entre dos aguas. Los pasajeros y los marineros se refugiaron en las cofas y, habiendo avistado tierra, todos los que habían sobrevivido al cansancio y al hambre fueron salvados. Es un hecho demasiado conocido en los anales de la marina, para que no me venga ahora a la memoria. Pues bien, no existe razón alguna para que los supervivientes del *Chancellor* no tengan la misma suerte que los de la *Junon*.

Tal vez habría muchas cosas que responder a Robert Kurtis, pero la conclusión que se saca de esta conversación es que nuestro capitán no ha perdido la esperanza.

Mientras tanto, y puesto que las condiciones de equilibrio pueden romperse a cada instante, más pronto o más tarde habrá que abandonar el *Chancellor*. Por tanto se decide que mañana, en cuanto el carpintero haya acabado la balsa, nos embarcaremos en ella.

¡Pero júzguese la tremenda desesperación que hace presa en la tripulación cuando, hacia la medianoche, Daoulas advierte que el maderamen de la balsa ha desaparecido! ¡Las amarras, pese a que eran sólidas, se han roto a causa del desplazamiento vertical del navío, y el almacén se ha ido a la deriva sin duda hace más de una hora!

Cuando los marineros se enteran de esta nueva desgracia, lanzan

gritos de socorro.

—¡Al agua! ¡Al agua! ¡A los palos! —repiten estos desdichados, enloquecidos.

Y quieren cortar el aparejo para derribar los masteleros y construir inmediatamente una nueva balsa.

Pero Robert Kurtis interviene:

—¡A vuestros puestos, muchachos! —exclama—. ¡Que no se corte ni un solo hilo sin mi permiso! ¡El *Chancellor* se encuentra en equilibrio! ¡El *Chancellor* no se hundirá todavía!

Ante la voz tan enérgica de su capitán, la tripulación recupera su sangre fría, y, pese a la mala voluntad de algunos marineros, cada cual vuelve al puesto que le ha sido asignado.

Cuando se hace de día, Robert Kurtis sube hasta la cruceta, y su mirada recorre con todo detenimiento la superficie de la mar en un amplio radio alrededor del navío. ¡Búsqueda inútil! ¡La balsa está fuera de nuestra vista! ¿Habrá que armar la ballenera y emprender una búsqueda que puede ser larga y peligrosa? Es imposible, puesto que la marejada es demasiado gruesa para que una frágil embarcación pueda desafiarla. Por tanto, hay que emprender la construcción de una nueva balsa, y se ponen a ello inmediatamente.

Desde que las olas se han hecho más fuertes la señora Kear se ha decidido finalmente a abandonar el sitio que ocupaba a popa de la toldilla, y ha podido llegar hasta la gran cofa, sobre la que se ha tendido en un estado de total postración. El señor Kear, por su parte, se ha instalado junto a Silas Huntly, en la cofa de trinquete. Cerca de la señora Kear y de la señorita Herbey se encuentran los señores Letourneur, demasiado apretados, como puede imaginarse, sobre esta plataforma que mide doce pies en su diámetro mayor. Pero se han tendido cables de un obenque a otro, lo que nos permite aguantar los fuertes balanceos. Además Robert Kurtis ha ordenado colocar encima de la cofa una vela para que abrigue a las dos mujeres.

Algunos toneles que flotaban entre los mástiles del navío después de la inmersión, y que han sido recogidos a tiempo, han sido izados a las cofas y amarrados sólidamente a los estays. Son cajas de conservas y de bizcochos, así como barriles de agua potable, los cuales constituyen ahora todas nuestras reservas.

XXVI

5 de diciembre: La jornada es calurosa. Diciembre, al sur del paralelo dieciséis, no es un mes de otoño, sino un auténtico mes de verano. Deberemos prepararnos a soportar crueles calores si la brisa no acude a moderar los ardores del sol.

No obstante, la mar sigue estando bastante agitada. El casco del navío, sumergido en sus tres cuartas partes, es batido como un escollo. La espuma de las olas salta hasta la altura de las cofas, y las salpicaduras atraviesan nuestras ropas como una lluvia fina.

Esto es todo lo que queda del *Chancellor*, es decir, lo que está por encima de la superficie de la mar los tres palos bajos, rematados por sus masteleros, el bauprés —del que se ha suspendido la ballenera, a fin de que no sea destrozada por las olas—, y la toldilla y el castillo de proa, unidos tan sólo por el estrecho marco del empalmetado. En cuanto a la cubierta, está totalmente sumergida.

La comunicación entre las cofas es difícil. Los marineros, izándose por los estays, son los únicos que pueden trasladarse de una a otra. Abajo, entre los mástiles, desde el coronamiento hasta el castillo de proa, la mar se estrella como contra un rompiente y desencaja poco a poco los tabiques del navío, cuyas tablas nos ocupamos de recoger. ¡Es realmente un espectáculo aterrador para los pasajeros, quienes, refugiados en estrechas plataformas, ven y escuchan rugir al océano bajo sus pies! Estos mástiles, que sobresalen de las aguas, tiemblan a cada golpe de mar, y da la impresión de que van a ser arrastrados por las aguas.

¡Verdaderamente más vale no mirar, no reflexionar, puesto que el abismo atrae, y uno se siente tentado a lanzarse a él!

Mientras tanto la tripulación trabaja sin descanso construyendo la segunda balsa. Para ello se emplean los mastelerillos, los masteleros y las vergas, y, bajo la dirección de Robert Kurtis, la

obra se lleva a cabo con todo cuidado. El *Chancellor* no da la impresión de encontrarse a punto de hundirse; como ha dicho el capitán, es posible que permanezca así, en equilibrio entre dos aguas, durante algún tiempo. Por tanto, Robert Kurtis pretende que la balsa se construya lo más sólidamente posible. La travesía será larga, puesto que la costa más cercana, la de la Guayana, se encuentra todavía a varios centenares de millas. Por eso, más vale pasar uno o dos días sobre las cofas, y tomarse así el tiempo necesario para construir un aparato flotante con el que se pueda contar. Todos estamos de acuerdo en este punto.

Los marineros han recobrado cierta seguridad en sí mismos, y ahora el trabajo se lleva a cabo con orden.

Sólo un viejo marino, de unos sesenta años de edad, cuya barba y cabellos han encanecido bajo las ráfagas, no está de acuerdo con abandonar el *Chancellor*. Es un irlandés, llamado O'Ready.

En el momento en que me encontraba sobre la toldilla, se me ha acercado.



—Señor —me dice, mascando tabaco con una indiferencia suprema—, los compañeros opinan que hay que abandonar el navío. Yo, no. He naufragado nueve veces, cuatro veces en alta mar, y cinco veces a la vista de tierra. Mi auténtica profesión es la de náufrago. Me conozco. Pues bien, ¡que Dios me castigue si no he visto siempre perecer miserablemente a los picaros que huían en las balsas o a bordo de las chalupas! Mientras un navío flote, hay que quedarse en él. ¡Téngalo usted por dicho!

Después de pronunciar estas palabras con un tono afirmativo, el viejo irlandés, que sin lugar a dudas trataba de dar su opinión para descargo de su conciencia, cae en el mutismo más absoluto.

Hoy, hacia las tres de la tarde, veo al señor Kear y al ex capitán Silas Huntly charlando animadamente sobre la cofa de trinquete. El negociante de petróleo parece acuciar intensamente a su interlocutor, y me da la impresión de que éste hace ciertas observaciones a una propuesta del tal señor Kear. En varias ocasiones Silas Huntly mira largamente hacia la mar y el cielo, meneando la cabeza. Finalmente, después de una hora de conversación, desciende por el estay del trinquete hasta el extremo del castillo de proa, se mezcla con el grupo de marineros, y le pierdo de vista.

Por lo demás, no doy mayor importancia a este incidente, y vuelvo a subir a la gran cofa, en la que los señores Letourneur, la señorita Herbey, Falsten y yo, permanecemos charlando durante unas horas. El sol calienta mucho, y sin la vela que sirve de tienda la posición sería insostenible.

A las cinco tomamos juntos una comida que se compone de bizcocho, carne seca y medio vaso de agua por persona. La señora Kear, totalmente abatida por la fiebre, no come. La señorita Herbey sólo puede procurarle cierto alivio humedeciéndole los labios ardientes de vez en cuando. La desdichada mujer sufre mucho. Tengo mis dudas de que pueda soportar durante mucho tiempo tales miserias.

Su marido no ha preguntado por ella ni una sola vez. No obstante, hacia las seis menos cuarto, me pregunto si finalmente un buen gesto no ha ablandado el corazón de ese egoísta. En efecto, el señor Kear da una voz a unos marineros que están en el castillo de proa, y les ruega que le ayuden a bajar de la cofa de trinquete.

¿Querrá reunirse con su mujer en la gran cofa?

Al principio los marineros no responden a la llamada del señor Kear. Este insiste enérgicamente, y promete pagar bien a los que le hagan ese favor.

Inmediatamente dos marineros, Burke y Sandon, se suben a los empalutados, ganan los obenques del trinquete y alcanzan la cofa.

Llegados junto al señor Kear, discuten largamente con él las condiciones del acuerdo. Resulta evidente que piden demasiado y que el señor Kear no quiere dar más que una minucia. Veo el momento en que los marineros van a dejar al pasajero en la cofa. Finalmente las partes se ponen de acuerdo, y, sacando de su cinturón un fajo de billetes de dólares, el señor Kear se lo entrega a uno de los marineros. Este cuenta la suma con toda atención, y me parece que no debe de tener en sus manos menos de cien dólares.

Se trata entonces de arriar al señor Kear hasta el castillo de proa por los estays del trinquete. Burke y Sandon le atan una jarcia alrededor del cuerpo y lo enrollan después al estay; luego lo dejan deslizarse como un fardo, y no sin imprimirle fuertes sacudidas que provocan las chirigotas de sus camaradas.

Pero me he equivocado. El señor Kear no tenía en absoluto la intención de reunirse con su mujer en la gran cofa. Se queda en el castillo de proa, junto a Silas Huntly, que lo esperaba en dicho lugar. Muy pronto la oscuridad me hace perderlos a los dos de vista.

Llega la noche, el viento se ha calmado, pero la mar sigue estando encrespada. La luna, que ha salido a las cuatro de la tarde, no aparece más que en contadas ocasiones entre estrechas bandas de nubes. Algunos de estos vapores, dispuestos en largos estratos en el horizonte, se colorean de un tinte rojizo que anuncia para mañana una fuerte brisa. ¡Quiera el Cielo que la brisa continúe viniendo del nordeste y nos empuje hacia tierra firme! ¡Cualquier cambio en su dirección sería funesto una vez que nos encontremos a bordo de la balsa, que no puede navegar más que viento en popa!

Robert Kurtis ha subido a la gran cofa hacia las ocho de la tarde. Creo que le preocupa el estado del cielo y que pretende tratar de adivinar lo que ocurrirá mañana. Se queda allí un cuarto de hora en observación; después, antes de volver a descender, me estrecha la mano sin pronunciar palabra y va a ocupar de nuevo su sitio a popa de la toldilla.

Trato de dormir en el estrecho espacio que me ha sido reservado en la cofa, pero no lo logro. Me asaltan presentimientos desagradables. Me inquieta la tranquilidad actual de la atmósfera, la encuentro «demasiado calma». Apenas si de cuando en cuando pasa un soplo entre la arboladura y hace vibrar los cabos metálicos. Además, la mar «siente» algo. Se encuentra agitada por una fuerte marejada, y evidentemente experimenta el rechazo de alguna tormenta lejana.

Hacia las once de la noche, al separarse dos nubes, la luna brilla luminosamente, y las olas resplandecen como si estuviesen iluminadas por un resplandor submarino.

Me levanto y miro. Cosa rara, me parece ver durante unos instantes un punto negro que sube y baja en medio del intenso blancor de las aguas. No puede ser una roca, puesto que sigue los movimientos de las aguas. ¿Qué será?

Después la luna se oculta de nuevo, la oscuridad se hace otra vez profunda, y me acuesto cerca de los obenques de babor.

XXVII

6 de diciembre: He conseguido dormir unas horas. A las cuatro de la mañana el silbido de la brisa me despierta bruscamente. Escucho la voz de Robert Kurtis, que resuena en medio de las ráfagas que estremecen la arboladura.

Me levanto. Fuertemente sujeto a las sogas extendidas alrededor de la cofa, trato de ver lo que ocurre debajo y a mi alrededor.

En medio de la oscuridad, la mar ruge bajo mis ojos. Grandes capas de espuma, más bien lívidas que blancas, pasan entre los mástiles, a los que el balanceo imprime grandes oscilaciones. Sombras negras, a popa del navío, resaltan sobre el color blanquecino de la mar. Esas sombras son el capitán Kurtis y el *bosseman*. Sus voces, poco claras en medio del ruido de las olas y de los silbidos de la brisa, me llegan a los oídos como un gemido.

En este momento uno de los marineros, que ha subido a la cofa para amarrar una jarcia, pasa cerca de mí.

—¿Qué ocurre? —le pregunto.

—El viento ha cambiado...

El marinero añade inmediatamente algunas palabras que no puedo entender con claridad. Sin embargo, me parece que ha dicho «en redondo».

¡En redondo! ¡Entonces el viento habrá saltado del nordeste al suroeste, y ahora nos empujará hacia el océano! ¡Luego mis presentimientos no me han engañado!

En efecto, va amaneciendo poco a poco. El viento no ha cambiado totalmente en redondo, pero —circunstancia también funesta para nosotros— sopla del noroeste. Por tanto nos aleja de tierra. Además ahora ya tenemos cinco pies de agua sobre la cubierta, cuyos empalmetados han desaparecido completamente. El navío se ha hundido más durante la noche, y el castillo de proa así

como la toldilla se encuentran ahora al nivel de la mar, que los barre incesantemente. Bajo el viento, Robert Kurtis y la tripulación trabajan para finalizar la construcción de la balsa, pero la faena no puede ir demasiado rápida, vista la violencia de las aguas, y hay que tomar serias precauciones para que el almacén no se disloque antes de quedar totalmente consolidado.

En este momento los señores Letourneur se encuentran de pie, cerca de mí, y el padre sostiene al hijo contra la violencia de los bandazos.

—¡Pero esta cofa va a romperse! —exclama el señor Letourneur, al escuchar los crujidos de la estrecha plataforma que nos sostiene.

La señorita Herbey se levanta al escuchar estas palabras, y, mostrando a la señora Kear tendida a sus pies:

—¿Qué debemos hacer, señores? —pregunta.

—Hay que continuar donde estamos —respondo yo.

—Señorita Herbey —añade André Letourneur—, éste sigue siendo nuestro refugio más seguro. No tema nada...

—No tengo miedo por mí —responde la joven con su voz tranquila—, ¡sino por los que tienen alguna razón para seguir viviendo!

A las ocho y cuarto el *bosseman* grita a los hombres de la tripulación:

—¡Eh! ¡A proa!

—¿Qué hay, señor? —responde uno de los marineros, O'Ready, creo.

—¿Está ahí la ballenera?

—No, señor.

—¡Entonces se ha ido a la deriva!

En efecto, la ballenera ya no está suspendida del bauprés, y casi inmediatamente se comprueba la desaparición del señor Kear, de Silas Huntly y de tres hombres de la tripulación, un escocés y dos ingleses. Comprendo entonces cuál ha sido, la víspera, el tema de la conversación entre el señor Kear y Silas Huntly. Temiendo que el *Chancellor* pudiera hundirse antes de que la balsa fuese terminada, han conspirado para huir y han comprado por dinero a esos tres marineros para que se apoderasen de la ballenera. Entonces me explico cuál era el punto negro que entreví durante la noche. ¡El miserable ha abandonado a su mujer! ¡El indigno capitán ha

abandonado su navío! Y han robado el bote, es decir, ¡la única embarcación que nos quedaba!

—¡Cinco salvados! —dice el *bosseman*.

—¡Cinco perdidos! —responde el viejo irlandés.

En efecto, el estado de la mar justifica las palabras de O'Ready.

No quedamos más que veintidós a bordo. ¿A cuántos quedará reducido aún este número?

Al conocer la cobarde deserción y el robo de la ballenera, la tripulación llena de insultos a los fugitivos. ¡Si el azar los devolviese a bordo, pagarían cara su traición!

Recomiendo ocultar a la señora Kear la huida de su marido. La desdichada mujer está dominada por una incesante fiebre, contra la que somos impotentes, puesto que el hundimiento del navío ha sido tan rápido que el botiquín no ha podido ser salvado. Y además, aunque hubiésemos tenido los medicamentos, ¿qué efectos habríamos conseguido vistas las condiciones en que se encuentra la señora Kear?

XXVIII

Continuación del 6 de diciembre: Mientras tanto el *Chancellor* ha dejado de mantenerse en equilibrio en medio de las capas de agua. Es probable que su casco acabe dislocándose, y notamos que se hunde poco a poco.

Afortunadamente la balsa se encontrará lista para el atardecer, y podremos instalarnos en ella, a menos que Robert Kurtis prefiera que no nos embarquemos hasta mañana, cuando ya haya amanecido. El armazón ha sido construido con toda solidez. Las berlingas que lo componen han sido atadas entre sí con fuertes sogas, y, como las piezas se entrecruzan unas encima de otras, el conjunto se eleva unos dos pies por encima del nivel de la mar.

En cuanto a la plataforma, está construida con las tablas de las empavesadas que han arrancado las olas, y se han utilizado cuidadosamente. Por la tarde, empezamos a cargar en ella todo lo que ha podido salvarse en cuestión de víveres, velas, instrumentos, herramientas. Hay que apresurarse, puesto que en este momento la gran cofa ya no está más que a diez pies sobre el nivel de la mar, y del bauprés no queda más que la extremidad de su punta, que se yergue oblicuamente.

¡Me sorprendería mucho que mañana no fuera el último día del *Chancellor*!

Y ahora, ¿en qué estado de ánimo nos encontramos unos y otros? Trato de determinar lo que me ocurre. Me parece que lo que siento es más bien una indiferencia inconsciente que un sentimiento de resignación. El señor Letourneur vive sólo para su hijo, quien, por su parte, no piensa más que en su padre. André muestra una resignación valerosa, cristiana, que no puedo menos de comparar con la resignación de la señorita Herbey. Falsten es siempre Falsten, y, ¡Dios me perdone, este ingeniero continúa escribiendo en su

cuaderno de notas! La señora Kear se muere, pese a los cuidados de la joven y pese a los míos.

En cuanto a los marineros, dos o tres se encuentran tranquilos, pero los demás están a punto de perder la cabeza. Algunos, impulsados por su tosca naturaleza, parecen dispuestos a entregarse a excesos. ¡Esas gentes que sufren la mala influencia de Owen y de Jynxtrop serán difíciles de dominar cuando vivamos con ellos en una estrecha balsa!

El teniente Walter se encuentra muy débil; pese a su valor, deberá renunciar a hacer su guardia. Robert Kurtis y el *bosseman*, enérgicos, inquebrantables, son hombres que la naturaleza ha «forjado con toda su dureza», expresión tomada del lenguaje de la industria metalúrgica, que los describe muy bien.

Hacia las cinco de la tarde, una de nuestras compañeras de infortunio ha dejado de sufrir. La señora Kear ha muerto después de una dolorosa agonía, tal vez sin haber sido consciente de su situación. Ha lanzado varios suspiros, y todo acabó. ¡Hasta el último instante la señorita Herbey le ha prodigado sus cuidados con una abnegación que nos ha conmovido profundamente!

La noche pasa sin incidentes. Por la mañana, al despuntar el alba, he tomado la mano de la muerta; estaba fría, y sus miembros ya estaban rígidos. Su cuerpo no puede continuar más tiempo sobre la cofa. La señorita Herbey y yo lo envolvemos en sus vestimentas; después se rezan unas oraciones por el alma de la desdichada mujer, y la primera víctima de tantos sufrimientos es precipitada a las olas.



En ese momento uno de los hombres que se encuentran sobre los obenques deja escapar estas terribles palabras:

—¡He ahí un cadáver que echaremos de menos!

Me vuelvo. Es Owen el que ha hablado así.

¡Luego me viene a la mente la idea de que los víveres, en efecto, tal vez nos falten algún día!

XXIX

7 de diciembre: El navío continúa hundiéndose. Actualmente la mar llega a las jaretas de las arraigadas de la cofa del trinquete. La toldilla, el castillo de proa se encuentran totalmente sumergidos, y la punta que sobresalía del bauprés ha desaparecido. Ya no quedan más que los tres mástiles bajos, que emergen del océano.

Pero la balsa está dispuesta y cargada con todo lo que se ha podido salvar. Una carlinga, acondicionada a proa, está destinada a recibir un mástil que sostendrán los obenques amojelados sobre los costados de la plataforma. La vela del gran mastelerillo será arbolada y nos empujará tal vez hacia la costa.

¿Quién sabe si lo que no ha podido hacer el *Chancellor* lo hará este débil conjunto de tablas, menos fácil de sumergirse? ¡La esperanza está tan fuertemente arraigada en el corazón humano, que todavía espero!

Son las siete de la mañana. Estamos a punto de embarcarnos cuando, de pronto, el navío se hunde tan precipitadamente, que el carpintero y sus hombres, atareados sobre la balsa, se ven forzados a cortar las amarras, a fin de no ser arrastrados por el remolino.

Sentimos entonces una ansiedad angustiosa, ¡pues precisamente en el instante en que el navío se hunde en el abismo, nuestra única tabla de salvación se aleja a la deriva!

Dos marineros y un grumete pierden la cabeza y se lanzan a la mar, pero en vano tratan de luchar contra la marejada. Muy pronto se hace evidente que no podrán alcanzar la balsa ni regresar al navío, ya que tienen en contra las aguas y el viento. Robert Kurtis ata una soga a su cintura y se precipita en su ayuda. ¡Abnegación inútil! ¡Antes de que haya podido alcanzarlos, esos tres desgraciados, a los que veo luchar desesperadamente, desaparecen después de haber tendido en vano sus brazos hacia nosotros!

Se saca a Robert Kurtis totalmente contusionado por esa especie de resaca que bate la punta de los mástiles.

Mientras tanto, Daoulas y sus marineros tratan de volver hacia el navío valiéndose de bordones, de los que se sirven como si se tratase de remos. Sólo tras una hora de esfuerzos —una hora que nos parece un siglo, una hora a lo largo de la cual la mar ha subido hasta el nivel de las cofas—, la balsa, que no se había alejado más de dos cables, ha podido abordar al *Chancellor*. El *bosseman* lanza una amarra a Daoulas, y la balsa queda de nuevo amarrada a la encapilladura del palo mayor.

No hay un solo instante que perder, ya que un violento remolino se forma hacia el casco sumergido del navío, y enormes burbujas de aire suben en gran número hacia la superficie de las aguas.

—¡A bordo! ¡A bordo! —grita Robert Kurtis.

Nos precipitamos sobre la balsa. André Letourneur, después de haberse ocupado de la instalación de la señorita Herbey, alcanza felizmente la plataforma. Su padre pronto se encuentra junto a él. Un instante más tarde todos estamos a bordo —todos salvo el capitán Kurtis y el viejo marino O'Ready.

Robert Kurtis, de pie sobre la gran cofa, no quiere abandonar su barco hasta que su barco desaparezca en el abismo. Es su deber y su derecho. ¡Puede sentirse cuánta emoción le parte el corazón en el momento de abandonarlo este *Chancellor* que tanto ama, que todavía manda!

El irlandés ha quedado sólo en la cofa del trinquete.

—¡Embarca, viejo! —le grita el capitán.

—¿Se hunde el barco? —pregunta el muy cabezota con la mayor sangre fría del mundo.

—Se va a pique.

—Entonces embarco —responde O'Ready, cuando el agua ya le llega hasta la cintura.

Y, sacudiendo la cabeza, se lanza a la balsa.

Robert Kurtis permanece todavía un instante sobre la cofa, lanza una mirada a su alrededor; después, abandona el último su navío.

Es el momento justo. La amarra ha sido cortada y la balsa se aleja lentamente.

Todos miramos hacia el lugar donde se hunde el barco. La extremidad del palo de trinquete desaparece primero, después la

punta del palo mayor, y pronto no queda nada de ese bello navío que fue el *Chancellor*.

XXX

Continuación del 7 de diciembre: Un nuevo aparato flotante nos transporta. No puede hundirse, pues las piezas de madera que lo componen flotarán siempre, pase lo que pase. Pero ¿no lo desmembrará la mar? ¿No romperá las sogas que lo atan? ¿No acabará por aniquilar a los náufragos amontonados sobre su superficie?

De veintiocho personas que contaba el *Chancellor* al zarpar de Charleston, diez han perecido ya.

Así pues, quedamos todavía dieciocho, dieciocho en esta balsa que forma una especie de cuadrilátero irregular, y que mide alrededor de cuarenta pies de largo por veinte de ancho.

He aquí los nombres de los supervivientes del *Chancellor*: los señores Letourneur, el ingeniero Falsten, la señorita Herbey y yo, pasajeros; el capitán Robert Kurtis, el teniente Walter, el *bosseman*, el maestresala Hobbart, el cocinero negro Jynxtrop, el carpintero Daoulas, y los siete marineros Austin, Owen, Wilson, O'Ready, Burke, Sandon y Flaypol.

¿No nos ha puesto el cielo lo suficientemente a prueba después de setenta y dos días que hace que zarpamos de la costa americana, y no ha pesado su mano bastante sobre nosotros? Los más confiados no se atreverían a tener esperanza.

Pero, dejemos el futuro, no pensemos más que en el presente, y continuemos registrando los incidentes de este drama a medida que se vayan presentando.

Conocemos a los pasajeros de la balsa. Veamos ahora cuáles son los recursos.

Robert Kurtis no ha podido embarcar más que lo que nos quedaba de las provisiones retiradas de la despensa, la mayor parte de las cuales fue destruida en el momento en que se sumergió la

cubierta del *Chancellor*. Estas provisiones son poco abundantes, sobre todo si se tiene en cuenta que somos dieciocho bocas que alimentar y que aún pueden pasar muchos días antes de que se aviste tierra o un navío. Un barril de bizcochos, un barril de carne seca, un pequeño tonel de aguardiente, dos barricas de agua, esto es todo lo que ha podido salvarse. Por tanto, es importante que nos racionemos desde el primer día.

No poseemos absolutamente ninguna ropa de recambio. Algunas velas nos servirán al mismo tiempo de mantas y de refugio. Las herramientas, pertenecientes al carpintero Daoulas, el sextante y la brújula, una carta marina, nuestros cuchillos de bolsillo, una cacerola de metal, una taza de hierro blanco que nunca ha abandonado al viejo O'Ready, éstos son todos los instrumentos y utensilios que nos quedan. Todas las cajas depositadas sobre cubierta y destinadas a la primera balsa se perdieron en el momento del hundimiento parcial del navío, y desde ese momento no nos ha sido posible penetrar en la bodega.

He aquí, pues, la situación. Es grave, pero no desesperada. Desgraciadamente, hay que temerse que tanto la energía moral como la energía física falten a más de uno. Además, ¡hay entre nosotros algunos cuyos malos instintos serán muy difíciles de contener!

XXXI

Continuación del 7 de diciembre: La primera jornada ha transcurrido sin ningún incidente.

Hoy, a las ocho de la mañana, el capitán Kurtis nos ha reunido a todos, pasajeros y marinos.

—Amigos míos —ha dicho—, entiendan esto muy bien. Mando en la balsa como mandaba a bordo del *Chancellor*. Cuento, por tanto, que seré obedecido por todos sin excepción. No pensemos más que en la salvación común, permanezcamos unidos. ¡Y que el Cielo nos proteja!

Estas palabras han sido bien recibidas.

La ligera brisa que sopla en este momento, y cuya dirección establece el capitán con el compás, se ha acrecentado al halar del norte. Es una circunstancia muy afortunada. Hay que apresurarse a aprovecharla para alcanzar lo más pronto posible la costa americana. Daoulas, el carpintero, se ocupa de instalar el mástil, cuya carlinga ha sido acondicionada a proa de la balsa, y ha dispuesto dos alas, especie de arbotantes que deben sostenerlo con mayor solidez. Mientras él trabaja, el *bosseman* y los marineros envergan el pequeño juanete sobre la verga que se ha reservado para tal uso.

A las nueve y media, el mástil ya está levantado. Los obenques, bien tensados sobre los costados de la balsa, aseguran su solidez. Se ha izado la vela, amurado y bordeado, y el aparato, empujado por el viento en popa, se desplaza de forma harto sensible bajo la acción de la brisa, que continúa refrescando.

Una vez terminada esta faena, el carpintero trata de instalar un timón que permita a la balsa guardar el rumbo deseado. No le faltan los consejos de Robert Kurtis y del ingeniero Falsten. Después de dos horas de trabajo, se establece a popa una especie de espadilla,

poco más o menos parecida a la que usan los balahús [42] malayos.

Durante este tiempo, el capitán Kurtis ha efectuado las observaciones necesarias para obtener exactamente su longitud, y, cuando llega el mediodía, toma una buena altura del sol.

La posición que obtiene, con bastante exactitud, es la siguiente:

Longitud: 15°7' norte.

Latitud: 49° 35' al oeste de Greenwich.

Esta posición, llevada a la carta marina, nos muestra que nos encontramos a unas seiscientos cincuenta millas al nordeste de la costa de Paramaribo, es decir, de la porción más cercana del continente americano, que, tal y como ya hemos señalado, forma el litoral de la Guayana holandesa.

Pero, si tenemos en cuenta la media de nuestras posibilidades, no podemos esperar, incluso con la ayuda constante de los vientos alisios, hacer más de diez o doce millas diarias con un aparato tan imperfecto como es una balsa que no puede ceñir el viento. Por tanto, suponiendo que disfrutemos de las circunstancias más afortunadas, necesitaremos dos meses de navegación, salvo en el caso, poco probable, de que fuéramos recogidos por cualquier navío. Pero el Atlántico está mucho menos frecuentado por esta parte que más al norte o más al sur. Desgraciadamente, hemos sido empujados a una zona comprendida entre las rutas de las Antillas y del Brasil, que recorren los trasatlánticos ingleses o franceses, y más vale no contar con el azar de un encuentro. Además, si hay calma, o si los vientos cambian y nos empujan hacia el este, ya no serán dos meses, sino cuatro, seis, ¡y los víveres nos faltarán antes de finalizar el tercero!

Por tanto, la prudencia nos exige que desde ahora mismo no consumamos más que lo estrictamente necesario. El capitán Kurtis nos ha pedido nuestra opinión al respecto, y hemos determinado con toda severidad el programa a seguir. Las raciones se calculan para todos indistintamente, de forma que el hambre y la sed queden medio satisfechos. La maniobra de la balsa no exige gran consumo de fuerza física. Una alimentación restringida deberá bastarnos. En cuanto al aguardiente, cuyo barril no contiene más que cinco galones [43], será distribuido con la mayor parsimonia. Nadie tendrá derecho a tocarlo sin permiso del capitán.

El régimen de a bordo se regula, por tanto, así: cinco onzas de

carne y cinco onzas de bizcocho por día y persona. Es poco, pero la ración no puede ser mayor, ya que dieciocho bocas en estas proporciones consumirán algo más de cinco libras de cada producto, es decir, seiscientas libras en tres meses. Y, teniéndolo todo en cuenta, no poseemos más de seiscientas libras de carne y bizcocho. Por tanto, hay que atenerse a esta cantidad. En cuanto al agua, su reserva puede estimarse en ciento treinta y dos galones[44], y se acuerda que el consumo cotidiano por persona se reducirá a una pinta[45], lo que nos asegurará también tres meses de agua.

La distribución de los víveres se llevará a cabo cada mañana a las diez, y el *bosseman* se ocupará de la misma. Cada cual recibirá su ración de bizcocho y de carne para toda la jornada, y la consumirá cuándo y cómo le convenga. En cuanto al agua, faltos de utensilios con que recogerla, puesto que no poseemos más que la cacerola y la taza del irlandés, se distribuirá dos veces por día, a las diez de la mañana y a las seis de la tarde; cada cual deberá bebería inmediatamente.

También hay que señalar que seguimos disponiendo de otras dos posibilidades para aumentar nuestras reservas: la lluvia, que nos dará agua; la pesca, que nos dará pescado. Así, se disponen dos barricas vacías para poder recibir el agua de la lluvia. En cuanto a los utensilios de pesca, los marineros se ocupan de prepararlos, a fin de poner algunos sedales a la traña.

Tales son las disposiciones tomadas. Son aprobadas y serán rigurosamente mantenidas. Sólo observando unas reglas muy estrictas podemos esperar escapar a los horrores del hambre. Demasiados ejemplos nos han enseñado a ser previsores, y si quedamos reducidos a las últimas privaciones, ¡será que la suerte no habrá cesado de golpearnos!

XXXII

Del 8 al 17 de diciembre: Llegada la noche, nos hemos acurrucado bajo las velas. Muy cansado por las largas horas pasadas en la arboladura, he podido dormir durante algunas horas. La balsa, al estar relativamente poco cargada, se eleva con bastante facilidad. Gamo la mar no está desencadenada, no nos vemos alcanzados por las olas. Desgraciadamente, si la mar se calma es porque el viento amaina, y por la mañana me veo obligado a anotar en mi diario: tiempo apacible.

Cuando se levanta el día, no tengo nada nuevo que hacer notar. Los señores Letourneur han dormido igualmente durante una parte de la noche. Nos hemos vuelto a estrechar las manos. La señorita Herbey también ha podido descansar; sus facciones, menos cansadas, han recuperado su calma habitual.

Nos encontramos por debajo del paralelo once. El calor durante el día es extremadamente fuerte, y el sol brilla con un vivo resplandor. Una especie de vapor ardiente se mezcla a la atmósfera. Como la brisa sólo llega a bocanadas, la vela cuelga del mástil durante las calmas momentáneas, que se prolongan durante demasiado tiempo. Pero Robert Kurtis y el *bosseman*, por ciertos indicios que sólo los marinos pueden reconocer, creen que una corriente de dos o tres nudos nos arrastra hacia el oeste. Sería una circunstancia favorable que podría acortar considerablemente nuestra travesía. ¡Ojalá que el capitán y el *bosseman* no se hayan equivocado, puesto que estos primeros días, y con una temperatura tan elevada, la ración de agua apenas basta para calmar nuestra sed!

Y, sin embargo, desde que hemos abandonado el *Chancellor*, o más bien las cofas del navío, para embarcamos en esta balsa, la situación ha mejorado notablemente. El *Chancellor* podía irse a

pique a cada minuto, y esta plataforma que ocupamos es al menos relativamente sólida. Sí, lo repito, la situación se ha relajado notablemente, y, en comparación, todos nos encontramos mejor. Estamos casi cómodos, podemos ir y venir. Durante el día nos reunimos, charlamos, discutimos, miramos a la mar. Por la noche dormimos al abrigo de las velas. La observación del horizonte, la vigilancia de los sedales que se han puesto a la traína, todo nos interesa.

—Señor Kazallon —me dice André Letourneur unos cuantos días después de nuestra instalación a bordo de este nuevo aparato—, ¡me parece que volvemos a encontrar aquí los días de tranquilidad que han marcado nuestra estancia en el islote de Ham-Rock!

—En efecto, querido André —le he respondido.

—Pero debo añadir que la balsa posee una ventaja considerable sobre el islote: ¡que navega!

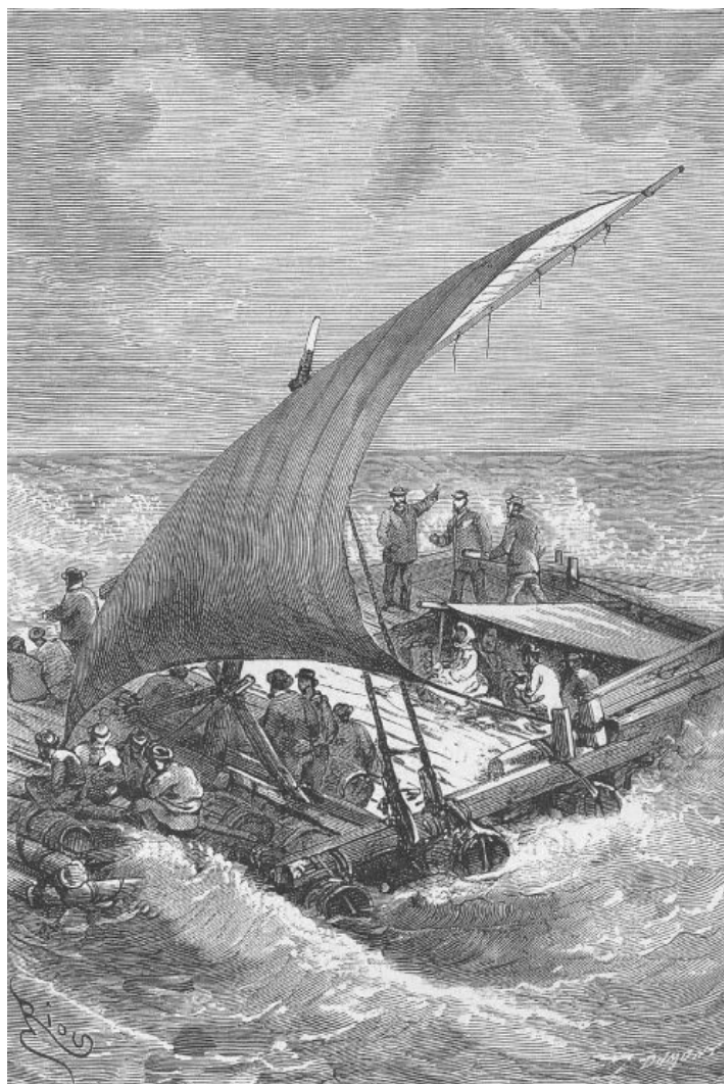
—Mientras el viento le sea favorable, André, la ventaja es evidentemente de la balsa, pero si el viento cambia...

—¡Bueno, señor Kazallon! —responde el joven—. ¡No nos dejemos abatir y tengamos confianza!

¡Pues bien, todos poseemos esta confianza! ¡Sí! ¡Nos parece que hemos pasado tan terribles pruebas que ya no volveremos a pasar por ellas! Las circunstancias se han vuelto más favorables. ¡No hay ni uno solo de nosotros que no se sienta casi seguro!

No sé lo que ocurre en el ánimo de Robert Kurtis, y no puedo decir si comparte nuestras actuales opiniones. Normalmente, se mantiene aparte. ¡Es que su responsabilidad es tremenda! ¡Es el jefe, y no sólo tiene que salvar su vida, sino las nuestras! Sé que es así como él entiende su deber. Por eso con frecuencia se encuentra absorto en sus pensamientos, y todos evitamos distraerlo.

Durante estas largas horas, la mayor parte de los marinos duermen a proa de la balsa. Por orden del capitán la popa está reservada para los pasajeros, y se ha podido instalar con unos largueros una tienda que nos procura un poco de sombra. En suma, nos encontramos en un estado de salud satisfactoria. Sólo el teniente Walter no consigue recuperar sus fuerzas. Los cuidados que le prodigamos no sirven para nada, y cada día se debilita más.



Nunca he apreciado tanto a André Letourneur como en las actuales circunstancias. Este joven afable es el alma de nuestro pequeño mundo. Posee un espíritu original, y las ideas generales, las consideraciones inesperadas abundan en su manera de enfocar las cosas. Su conversación nos distrae, con frecuencia nos instruye. Cuando André habla, su fisonomía un poco enfermiza se anima. Su padre parece beber sus palabras. En ocasiones le coge una mano y la sostiene durante horas enteras.

La señorita Herbey participa a veces de nuestra conversación, pero mostrándose siempre muy reservada. Cada uno de nosotros, con sus atenciones, se esfuerza por hacerle olvidar que ha perdido a los que deberían haber sido sus protectores naturales. Esta joven ha encontrado en el señor Letourneur a un amigo seguro, como lo hubiese sido un padre, y ella le habla con una especie de abandono que la edad del señor Letourneur puede permitirle. Ante sus instancias, ella le relata su vida, esa vida de valor y abnegación que es la dote de las huérfanas pobres. Llevaba dos años al servicio de la señora Kear, y ahora se ha quedado sin recursos para el presente, sin fortuna para el futuro, pero confiada, puesto que está dispuesta a sufrir todas las adversidades. La señorita Herbey, por su carácter, su energía moral, impone respeto, y ni una palabra, ni un gesto que hayan podido escapárseles a estos hombres groseros de a bordo la han chocado hasta el momento.

Los días 12, 13 y 14 de diciembre no han traído ningún cambio de la situación. El viento sigue soplando del este en brisas irregulares. Ningún incidente de navegación. Ninguna maniobra que ejecutar a bordo de la balsa. El timón o, por mejor decir, la espadilla ni siquiera necesita ser modificada. El aparato corre, viento en popa, y no es lo suficientemente cambiante como para dar un bandazo sobre una u otra banda. Algunos marineros de guardia, siempre situados a proa, tienen la orden de vigilar la mar con la atención más escrupulosa.

Han pasado siete días desde que hemos abandonado el *Chancellor*. Noto que vamos acostumbrándonos al racionamiento que nos ha sido impuesto, al menos en lo concerniente a la comida. Es cierto que nuestras fuerzas no son puestas a prueba por el cansancio físico. No «gastamos» —expresión vulgar que indica bien mi idea—, y en tales condiciones el hombre necesita muy poca cosa

para mantenerse. Nuestra mayor privación es la que se refiere al agua, puesto que con estos calores tan fuertes la cantidad que se nos ha adjudicado es notoriamente insuficiente.

El 15, una bandada de peces de la especie de los espáridos [46] ha venido a pulular alrededor de la balsa. Aunque nuestros útiles de pesca no se componen más que de largas cuerdas armadas de un clavo retorcido, al que le sirven de cebo pequeños trozos de carne, son tan voraces estos espáridos, que hemos pescado una buena cantidad.

Es realmente una pesca milagrosa, y este día se diría que hay fiesta a bordo. De estos peces, unos han sido asados, otros hervidos en agua de mar sobre un fuego encendido a proa de la balsa. ¡Qué festín! Otro tanto que economizamos de nuestras reservas. Estos espáridos son tan abundantes, que en dos días cogemos casi doscientas libras. Que llueva ahora y todo irá a pedir de boca.

Por desgracia esta bandada de peces no se ha quedado mucho tiempo en nuestras aguas. El 17, algunos grandes tiburones — pertenecientes a esa monstruosa especie de los tigres-lija, que tienen una longitud de cuatro a cinco metros— han aparecido en la superficie de las aguas. Tienen las aletas y el lomo negros, con manchas y bandas transversales de color blanco. La presencia de estos terribles escualos es siempre inquietante. A causa de la escasa elevación de la balsa, nos encontramos casi al mismo nivel que ellos, y en varias ocasiones sus colas han batido nuestros bordones con terrible violencia. Sin embargo, los marineros han conseguido alejarlos a golpes de espeque. No me extrañaría nada que nos siguieran obstinadamente, como a una presa que les estuviese reservada. No me gustan estos «monstruos con intuición».

XXXIII

Del 18 al 20 de diciembre: Hoy el tiempo ha cambiado y el viento ha refrescado. No nos quejamos, puesto que nos es favorable. Tan sólo tomamos la precaución de asegurar el mástil por medio de un obenque de lugre, a fin de que la tensión de la vela no llegue a causar su rotura. Hecho esto, la pesada máquina se desplaza con una velocidad un poco mayor, y deja finalmente una especie de larga estela tras ella.

Por la tarde algunas nubes han cubierto el cielo, y el calor ha sido algo menos riguroso. La marejada ha balanceado con más fuerza la balsa, y dos o tres olas la han cubierto. Afortunadamente el carpintero ha podido construir unas empavesadas de dos pies de alto empleando para ello algunas tablazones, con lo que nos protegemos mejor de la mar.

Por medio de dobles sogas se sujetan fuertemente también los barriles que contienen las provisiones y las barricas de agua. Si un golpe de mar se las llevase, nos dejaría reducidos a la peor de las miserias. ¡No se puede pensar en una eventualidad semejante sin temblar!

El 18 los marineros han recogido algunas de esas plantas marinas conocidas por el nombre de sargazos, poco más o menos semejantes a las que nos encontramos entre las Bermudas y Ham-Rock. Se trata de laminarias sacarinas que contienen un elemento azucarado. Insto a mis compañeros a mascar sus tallos. Lo hacen, y esta masticación les refresca la garganta y los labios.

Durante esta jornada no ocurre nada nuevo. Sólo noto que algunos marineros, especialmente Owen, Burke, Flaypol, Wilson y el negro Jynxtrop han tenido frecuentes conciliábulos, cuyo motivo se me escapa. También observo que se callan cuando uno de los oficiales o de los pasajeros se acerca a ellos. Robert Kurtis ha hecho antes que yo la misma observación. Esos conciliábulos secretos no le

agradan. Se promete vigilar atentamente a estos hombres. El negro Jynxtrop y el marinero Owen son evidentemente dos bribones de los que hay que desconfiar, puesto que pueden arrastrar a sus camaradas.

El 19 el calor ha sido excesivo. No hay ni una sola nube en el cielo. La brisa no puede inflar la vela, y la balsa queda al paio. Algunos marineros se han lanzado al agua, y este baño les ha proporcionado un auténtico alivio, disminuyendo su sed en cierta proporción. Pero es muy peligroso aventurarse en medio de estas aguas infestadas de tiburones, y ninguno de nosotros ha seguido el ejemplo de esos despreocupados. ¿Quién sabe, sin embargo, si más adelante no querremos imitarlos? Al ver la balsa inmóvil, las largas ondulaciones del océano sin un solo rizo, la vela inerte sobre el mástil, ¿no será de temer que esta situación se prolongue?

La salud del teniente Walter no deja de inquietarnos en sumo grado. Este joven se encuentra minado por una fiebre lenta que lo ataca por accesos irregulares. Tal vez el sulfato de quinina podría acabar con ella. Pero, lo repito, la inundación de la toldilla fue tan rápida, que el botiquín de a bordo desapareció bajo las aguas. Además este pobre muchacho está sin duda alguna tísico, y desde hace algún tiempo la incurable enfermedad ha progresado enormemente en su organismo. Los síntomas exteriores no pueden engañarnos. Walter tiene una tosecita seca, su respiración es corta, y suda abundantemente, sobre todo por las mañanas; enflaquece, su nariz se afila, sus pómulos salientes destacan por su coloración sobre la palidez general de su rostro, sus mejillas están hundidas, sus labios retraídos, sus conjuntivas brillantes y ligeramente azuladas. Pero, aunque se encontrase en mejores condiciones, la medicina sería impotente frente a este mal que no perdona.

El 20, el mismo estado de temperatura, la misma inmovilidad de la balsa. Los ardientes rayos solares atraviesan la tela de nuestra tienda, y, agobiados por el calor, a veces nos encontramos jadeantes. ¡Con qué impaciencia esperamos el momento en que el *bosseman* lleva a cabo la pobre distribución de agua! ¡Con qué avidez nos precipitamos sobre esas pocas gotas de líquido caliente! Quien no haya padecido sed no sabría comprenderme.

El teniente Walter se encuentra muy mal y sufre más que ninguno de nosotros a causa de esta escasez de agua. He visto a la

señorita Herbey reservarle casi toda la ración que le corresponde a ella. Compasiva y caritativa, esta joven hace todo lo que puede, si no para apaciguar, al menos para atenuar los sufrimientos de nuestro infortunado compañero.

Hoy la señorita Herbey me ha dicho:

—Este desdichado se debilita día a día, señor Kazallon.

—Sí —le he respondido—, ¡y no podemos hacer nada por él!

—Tengamos cuidado —dice la señorita Herbey—, ¡podría oírnos!

Después va a sentarse al extremo de la balsa, y con la cabeza apoyada sobre sus manos se queda pensativa.

Hoy se ha producido un hecho lamentable que debo señalar. Durante cosa de una hora los marineros Owen, Flaypol, Burke y el negro Jynxtrop mantienen una conversación muy animada. Discuten en voz baja, y sus gestos indican una gran excitación. Después de esta conversación, Owen se levanta y se dirige deliberadamente hacia popa, hacia la parte de la balsa reservada a los pasajeros.

—¿Adónde vas, Owen? —le pregunta el *bosseman*.

—Eso es cosa mía —responde, insolente, el marinero.

Ante esta respuesta tan grosera, el *bosseman* abandona su puesto, pero, antes que él, Robert Kurtis hace frente a Owen.

El marinero sostiene la mirada del capitán y, con un tono desvergonzado:

—Capitán —dice—, tengo que hablarle en nombre de mis compañeros.

—Habla —responde fríamente Robert Kurtis.

—Se trata del aguardiente —prosigue Owen—. Ya sabe usted, ese barrilito... ¿Es para la tripulación o para los oficiales para quien se guarda?

—¿Qué más? —dice Robert Kurtis.

—Queremos que cada mañana se nos distribuya, como de costumbre, nuestra ración [47].

—No —responde el capitán.

—¿Cómo dice? —exclama Owen.

—Digo que no.

El marinero mira fijamente a Robert Kurtis y una sonrisa maliciosa asoma a sus labios. Duda un instante, preguntándose si

debe continuar insistiendo, pero se contiene y, sin añadir palabra, regresa junto a sus compañeros, que hablan en voz baja.

¿Ha obrado bien Robert Kurtis al negarse tan categóricamente? El futuro nos lo dirá. Cuando le hablo de este incidente:

—¡Aguardiente a estos hombres! —me responde—. ¡Preferiría lanzar el barril a la mar!

XXXIV

21 de diciembre: Este incidente todavía no ha tenido ninguna consecuencia, al menos hoy.

Durante algunas horas, los espáridos se muestran de nuevo cerca de la balsa, y podemos coger todavía una gran cantidad de ellos. Se apilan en el interior de una barrica vacía, y este aumento de provisiones nos hace esperar que al menos no pasaremos hambre.

Ha caído la tarde sin traernos su frescor acostumbrado. Generalmente las noches son frescas en el trópico, pero ésta amenaza ser asfixiante. Masas de vapor se deslizan pesadamente sobre las olas. A la una y media de la madrugada habrá luna nueva. Así es que la oscuridad es profunda, hasta el momento en que relámpagos de calor, de una gran intensidad, iluminan el horizonte. Se trata de vastas descargas eléctricas, sin forma determinada, que abarcan un amplio espacio. Pero no se oyen truenos, e incluso se puede decir que la tranquilidad de la atmósfera es pavorosa, de tan absoluta como es.

Durante dos horas, mientras buscamos en el aire alguna bocanada menos ardiente, la señorita Herbey, André Letourneur y yo contemplamos estos preliminares del huracán, que son como un primer intento de la naturaleza, y nos olvidamos de la situación actual para admirar el sublime espectáculo de un combate de nubes eléctricas. Parecen fortalezas almenadas cuya crestería se corona de fuegos. Las almas más feroces son sensibles a estas terribles escenas, y veo a los marineros cómo miran con toda atención la incesante deflagración de las nubes. Sin duda observan con mirada inquieta estos «extraviados» —así llamados vulgarmente porque no se fijan en ningún punto del espacio— que anuncian una próxima lucha de los elementos. En efecto, ¿qué sería de la balsa en medio de los furores del cielo y de la mar?

Nos quedamos sentados a popa hasta la media noche. Estos

efluvios luminosos, cuya blancura multiplica la noche, vierten sobre nosotros un tinte lívido, semejante a ese color espectral que toman los objetos cuando se los ilumina con una llama de alcohol impregnado de sal.

—¿Tiene miedo de la tormenta, señorita Herbey? —pregunta André Letourneur a la joven.

—No, señor —responde la señorita Herbey—, el sentimiento que experimento es más bien de respeto. ¿Acaso no es uno de los más bellos fenómenos que podamos admirar?

—Nada más cierto, señorita Herbey —prosigue André Letourneur—, sobre todo cuando se escucha el sonido del trueno. ¿Podrá nuestro oído escuchar un ruido más majestuoso? ¿Qué son, comparándolas con él, las descargas de artillería, esos estruendos secos y sin fragor? El trueno colma el alma de gozo y es más un sonido que un ruido, un sonido que se infla y decrece como la nota sostenida de un cantor. Y, para decirlo todo, señorita Herbey, nunca la voz de un artista me ha emocionado tanto como esta grande e incomparable voz de la naturaleza.

—Un bajo profundo —digo yo, riendo.

—En efecto —responde André—, ¡y ojalá que podamos escucharlo dentro de poco, pues esos relámpagos sin ruido son monótonos!

—¿Eso cree usted, mi querido André? —le respondí—. Sufra la tormenta, si es que nos alcanza, pero no la desee usted.

—¡Bah! ¡La tormenta no es más que viento!

—Y agua, sin duda —añade la señorita Herbey—, ¡el agua que tanto necesitamos!

Habría mucho que replicar a los dos jóvenes, pero no quiero mezclar mi triste prosa con su poesía. Contemplan la tormenta desde un punto de vista especial, y durante una hora los oigo poetizar llamándola ardientemente.

Mientras tanto, el firmamento se ha ocultado poco a poco tras el espesor de las nubes. En el cénit los astros se apagan uno a uno, algo después de que las constelaciones zodiacales hayan desaparecido tras la bruma del horizonte. Los vapores negros y espesos se acumulan por encima de nuestras cabezas y ocultan las últimas estrellas del cielo. A cada momento esta masa desprende grandes resplandores blanquecinos sobre los que se recortan

nubecitas grisáceas.

Todo este depósito de electricidad, establecido en las altas regiones de la atmósfera, se ha vaciado sin ruido hasta ahora. Pero, como el aire está muy seco y por lo mismo es mal conductor, el fluido tan sólo podrá escapar por medio de terribles choques, y me parece imposible que no estalle enseguida la tormenta con extrema violencia.

Esa es también la opinión de Robert Kurtis y del *bosseman*. Éste no posee otra guía que su instinto de marino, que es infalible. En cuanto al capitán, a este instinto de *weather-wise*[48], une los conocimientos de un sabio. Me muestra por encima de nosotros una densidad de nubes que los meteorólogos llaman *cloud-ring*[49], y que se forma casi únicamente en las regiones de la zona tórrida, y que están saturadas de todo el vapor que los vientos alisios aportan desde diferentes puntos del océano.

—Sí, señor Kazallon —me dice Robert Kurtis—, nos encontramos en la región de las tormentas, pues el viento ha empujado a nuestra balsa hasta este lugar, en el que un observador dotado de órganos muy sensibles podría escuchar continuamente el fragor del trueno. Esta observación ya ha sido realizada hace mucho tiempo, y la creo acertada.

—Me parece oír esos continuos fragores de que usted habla —le respondo, prestando atención.

—En efecto —dice Robert Kurtis—, son los primeros estruendos de la tormenta, que se desencadenará con toda su violencia antes de dos horas. Pues bien, estaremos dispuestos a recibirla.

Ninguno de nosotros piensa en dormir, aunque tampoco podría hacerlo, porque el aire es agobiante. Los relámpagos se extienden, se desarrollan por el horizonte sobre una extensión de cien a ciento cincuenta grados, y abarcan sucesivamente toda la periferia del cielo, mientras una especie de claridad fosforescente se desprende de la atmósfera.

Finalmente los fragores del trueno se acentúan y se hacen más penetrantes; pero todavía no son más que ruidos redondos, por decirlo de alguna manera, sin ángulos de descarga, fragores que eco no alimenta todavía. Se diría que la bóveda celeste encuentra acolchada por las nubes, cuya elasticidad ahoga la sonoridad de las descargas eléctricas.



Hasta ahora la mar ha estado en calma, torpe, incluso estancada. Sin embargo, por las largas ondulaciones que empiezan a agitarla, los marinos no se equivocan. Para ellos la mar «se está haciendo» y se ha producido una tempestad a lo lejos, cuyo contragolpe está resistiendo. El terrible viento no está lejos, y por medida de prudencia un navío se encontraría ya a la capa, pero la balsa no puede maniobrar, y tiene que limitarse a huir del temporal.

A la una de la mañana un vivo relámpago, seguido por una descarga después de un intervalo de varios segundos, indica que la tormenta se encuentra casi sobre nosotros. El horizonte desaparece de pronto en medio de una bruma húmeda, y se diría que se precipita totalmente sobre la balsa.

Inmediatamente se escucha la voz de uno de los marineros:

—¡La ráfaga! ¡La ráfaga!

XXXV

Noche del 21 al 22 de diciembre: El *bosseman* se precipita hacia la driza que sostiene la vela, y arría inmediatamente la verga. Lo hace con el tiempo justo, pues la ráfaga pasa como un torbellino. Sin el grito del marinero, que nos ha prevenido, habríamos sido volteados y tal vez precipitados a la mar. La tienda de popa se la ha llevado el viento.

Pero si la balsa no tiene nada que temer directamente del viento, si es demasiado baja como para poder ofrecerle resistencia, tiene que temerlo todo de esas monstruosas olas provocadas por el huracán. Durante unos cuantos minutos las olas han estado aplanadas y como aplastadas por la presión de las capas de aire; después se han elevado furiosamente, y su altura aumenta incluso en razón de la compresión que acaban de sufrir.

Inmediatamente la balsa sigue los movimientos desordenados del oleaje, y, si no se desplaza con mayor rapidez que éste, un vaivén incesante la hace al menos oscilar de una banda a la otra y de proa a popa.

—¡Amárrense ustedes! —nos grita el *bosseman*, lanzándonos unas sogas.

Robert Kurtis ha acudido en nuestra ayuda. Muy pronto los señores Letourneur, Falsten y yo nos encontramos sólidamente atados al armazón. No nos veremos arrastrados más que si el armazón se rompe. La señorita Herbey se ha atado por la cintura a uno de los largueros que soportaban la tienda, y, bajo el resplandor de los relámpagos, veo su rostro siempre sereno.

Ahora los rayos se manifiestan sin discontinuidad, tanto por su luminosidad como por su ruido. Nuestros oídos y nuestros ojos están saturados. Un trueno no espera al siguiente, y todavía no se ha extinguido un relámpago, cuando otro relámpago le sucede. En

medio de estos fulgores resplandecientes, la bóveda de vapores parece encenderse toda ella. Se diría asimismo que el océano está ardiendo como el cielo, y veo varios relámpagos ascendentes que, subiendo desde las crestas de las olas, acaban cruzando las de las nubes. Un fuerte olor sulfuroso se extiende por la atmósfera, pero hasta este momento los rayos nos han respetado y sólo han caído sobre las aguas.

A las dos de la mañana la tormenta se encuentra en todo su apogeo. El viento ha pasado al estado de huracán, y las olas, que son terribles, amenazan con destrozarse la balsa. Daoulas, el carpintero, Robert Kurtis, el *bosseman* y algunos marineros intentan consolidarla con sogas. Enormes golpes de mar caen a plomo, y estas penosas duchas nos calan hasta los huesos con un agua casi tibia. El señor Letourneur se ha lanzado al encuentro de las olas desatadas, como para proteger a su hijo de un golpe demasiado violento. La señorita Herbey está inmóvil. Se diría que es una estatua de la resignación.

En este momento, al rápido resplandor de los relámpagos, veo grandes nubes, muy extendidas y probablemente muy profundas, que han tomado un color rosáceo, y un chisporroteo, parecido a las descargas de mosquetería, restalla en el aire. Se trata de una crepitación especial, producida por una serie de descargas eléctricas a las que los granizos sirven de intermediarios entre las nubes opuestas. Y, en efecto, como consecuencia del encuentro entre una nube tormentosa y una corriente de aire frío, se ha formado granizo y cae con una violencia extrema. Nos vemos ametrallados por los granizos, gruesos como nueces, que baten la plataforma con una sonoridad metálica.

El fenómeno continúa así durante media hora, y hace caer el viento; pero éste, después de haber saltado a todos los puntos del compás, vuelve a soplar inmediatamente con una violencia incomparable. El mástil de la balsa, cuyos obenques se han roto, está caído de través, y nos apresuramos a liberarlo de su carlinga, a fin de que no se rompiera por la base. El timón ha sido desmontado por un golpe de mar, y la espadilla se va a la deriva sin que nos sea posible retenerla. Al mismo tiempo, las empavesadas de babor son arrancadas, y las olas se precipitan por esta brecha.

El carpintero y los marineros intentan reparar la avería, pero las

sacudidas de la balsa se lo impiden, y caen rodando los unos sobre los otros, cuando la balsa, levantada por unas olas monstruosas, se inclina con un ángulo de más de 45°. ¿Cómo es posible que esos hombres no se hayan visto arrastrados? ¿Cómo las cuerdas que nos sujetan no se han roto? ¿Cómo no hemos sido todos nosotros lanzados a la mar? Es inexplicable. Por mi parte me parece imposible que, en uno de esos movimientos desordenados, la balsa no sea volteada, y entonces, atados a estas planchas, ¡pereceremos en medio de las convulsiones de la asfixia!

En efecto, hacia las tres de la mañana, en el momento en que el huracán se desencadena con más violencia que nunca, la balsa, levantada sobre el lomo de una ola, se ha, por así decirlo, cambiado de elemento. ¡Se oyen gritos de terror! ¡Vamos a zozobrar...! No... La balsa se ha sostenido sobre la cresta de la ola, a una altura inconcebible, y al intenso resplandor de los relámpagos que se cruzan en todas las direcciones, estupefactos, aterrorizados, hemos podido abarcar con la mirada esta mar que espumea como si rompiese contra los escollos.

Después la balsa recupera casi inmediatamente su posición horizontal, pero durante este desplazamiento oblicuo las ataduras de las barricas se han roto. He visto a una pasar por encima de la borda, y a la otra desfondarse dejando escapar el agua que contiene.

Unos marineros se precipitan para retener el segundo barril que contiene la carne seca en conserva. Pero el pie de uno de ellos se mete entre las planchas dislocadas de la plataforma, que, volviéndose a juntar, hacen lanzar al desdichado alaridos de dolor.

Quiero correr hacia él, consigo desatar las cuerdas que me sujetan... Es demasiado tarde, y a la luz de un relámpago cegador veo al infortunado, cuyo pie se ha soltado, cómo es arrastrado por un golpe de mar que nos cubre totalmente. Su compañero ha desaparecido con él, sin que haya sido posible socorrerlos.

En cuanto a mí, el golpe de mar me ha tumbado sobre la plataforma, y, al chocar mi cabeza contra el ángulo de un bordón, he perdido el conocimiento.

XXXVI

22 de diciembre: Por fin se ha hecho de día, y el sol se ha mostrado entre las últimas nubes que la tempestad ha dejado tras ella. Esta lucha de los elementos no ha durado más que unas horas, pero ha sido espantosa, y el aire y el agua se han enfrentado con una violencia sin igual.

No he podido señalar más que los principales incidentes, puesto que el desvanecimiento que siguió a mi caída no me ha permitido contemplar el final del cataclismo. Sólo sé que, poco después del golpe de mar, el huracán ha cedido bajo la acción de violentos aguaceros, y que la tensión eléctrica de la atmósfera ha disminuido. La tempestad no se ha prolongado, pues, más allá de la noche. Pero durante este corto espacio de tiempo, ¡cuántos daños nos ha causado, qué irreparables pérdidas, y, por tanto, cuántas miserias nos esperan! ¡Ni siquiera hemos podido conservar ni una sola gota de esos torrentes de agua que se han derramado sobre nosotros!

He recuperado el conocimiento gracias a los cuidados de los señores Letourneur y de la señorita Herbey, pero es a Robert Kurtis a quien le debo el no haber sido arrastrado por un segundo golpe de mar.

Uno de los dos marineros que han perecido durante la tempestad es Austin, un joven de veintiocho años, buen sujeto, activo y valeroso. El otro es O'Ready, el viejo irlandés, ¡el superviviente de tantos naufragios!

No quedamos más que dieciséis en la balsa; ¡es decir que casi la mitad de los que embarcamos a bordo del *Chancellor* ya han desaparecido!

Y, ahora, ¿qué provisiones nos quedan?

Robert Kurtis ha querido hacerse una idea exacta de cuáles son nuestras provisiones. ¿En qué consisten, y cuánto tiempo nos

durarán?

El agua todavía no nos faltará, puesto que quedan en el fondo de la barrica rota unos catorce galones [50], y la segunda barrica está intacta. Pero han desaparecido el barril que contenía la carne seca y el otro en el que se encontraba el pescado que habíamos cogido, y de esta reserva no nos queda absolutamente nada. En cuanto a los bizcochos, Robert Kurtis no estima en más de sesenta libras lo que ha podido salvarse de los embates de la mar.

Sesenta libras de bizcocho para dieciséis personas nos da alimentos para ocho días, a media libra por persona.

Robert Kurtis nos ha explicado cuál es nuestra situación. Lo hemos escuchado en silencio. También ha transcurrido en silencio esta jornada del 22 de noviembre [51]. Cada cual se ha encerrado en sí mismo, pero resulta evidente que las mismas ideas están en el ánimo de todos nosotros. Me parece que nos miramos con ojos diferentes, y que el espectro del hambre ya se ha presentado. Hasta ahora todavía no nos habíamos visto totalmente privados de la bebida y la comida. Pero ahora la ración de agua se va a ver necesariamente reducida, ¡y en cuanto a la ración de bizcocho...!

En un momento dado, me he acercado al grupo de marineros, tumbados a proa, y he oído a Flaypol decir en tono irónico:

—Los que tengan que morir harían bien muriéndose enseguida.

—¡Sí! —responde Owen—. ¡Al menos dejarían su parte a los demás!

La jornada ha transcurrido en medio de un abatimiento general. Cada cual ha recibido su media libra reglamentaria de bizcocho. Unos la han devorado inmediatamente con una especie de rabia, otros la han economizado prudentemente. Me parece que el ingeniero Falsten ha dividido su ración en tantas partes como comidas realiza habitualmente por día.

Si uno solo de nosotros debe sobrevivir, ése sería Falsten.

XXXVII

Del 23 al 30 de diciembre: Después de la tempestad el viento ha soplado del nordeste, y se mantiene en estado de brisa fresca. Hay que aprovecharla, puesto que tiende a aproximarnos a tierra. El mástil, colocado de nuevo gracias a los cuidados de Daoulas, se encuentra sólidamente sujeto, la vela ha vuelto a ser izada hasta su punta, y la balsa navega viento en popa a razón de dos nudos o dos nudos y medio.

También nos ocupamos de reajustar una espadilla, que ha sido hecha con un bordón y una larga plancha. Funciona más o menos bien; pero con la velocidad que el viento imprime a la balsa no hay necesidad de realizar un gran esfuerzo para mantenerla.

La plataforma también ha sido reparada con trozos de madera y cuerdas, que vuelven a unir las planchas dislocadas. Las empavesadas de estribor[52], arrancadas por las olas, son reemplazadas y nos protegen de los ataques de la mar. En una palabra, se ha hecho todo lo que era posible realizar para consolidar este conjunto de mástiles y vergas, pero el peor peligro no está ahí.

Con el cielo limpio ha vuelto otra vez este calor tropical que tanto nos ha hecho sufrir los días precedentes. Afortunadamente hoy está algo amortiguado por la acción de la brisa. Habiendo sido reinstalada una tienda a popa de la balsa, vamos a refugiarnos en ella por tumos.

Mientras tanto, la escasez de alimentos empieza a sentirse seriamente. Visiblemente pasamos hambre. Las mejillas están hundidas, los rostros afilados. La mayor parte de nosotros tiene el sistema nervioso central directamente afectado, y la constricción del estómago nos produce una sensación dolorosa. ¡Si para engañar el hambre, si para adormecerlo tuviésemos cualquier narcótico, opio o tabaco, quizá sería más tolerable! ¡Pero, no! ¡No tenemos nada...!

Sólo uno de nosotros escapa a esta necesidad imperiosa. Es el teniente Walter, que se encuentra presa de una fiebre muy intensa, y al que su fiebre lo «alimenta»; pero una sed ardiente lo tortura. La señorita Herbey, si bien sigue guardando para el enfermo una parte de su ración, ha conseguido que el capitán le conceda una ración suplementaria de agua; cada cuarto de hora ella refresca los labios del teniente. Walter apenas puede pronunciar palabra, y con la mirada se lo agradece a la caritativa joven. ¡Pobre muchacho! Está condenado, y los cuidados más perseverantes no podrán salvarlo. ¡Él, al menos, no sufrirá mucho tiempo!



Por lo demás, parece que hoy se siente consciente de cuál es su estado, pues me llama haciéndome una seña. Me siento cerca de él. Realiza un esfuerzo y con palabras entrecortadas me dice:

—Señor Kazallon, ¿me queda para mucho?

Por poco que haya vacilado en responderle, Walter lo nota.

—¡La verdad! —prosigue—. ¡Dígame toda la verdad!

—No soy médico, y no sabría...

—¡No importa! ¡Respóndame, se lo ruego...!

Miro largamente al enfermo, y después apoyo mi oído sobre su pecho. Desde hace algunos días la tisis ha progresado terriblemente en su organismo. Es indudable que uno de sus pulmones no funciona, y que el otro apenas es suficiente para cubrir las necesidades de la respiración. Walter se encuentra presa de una fiebre que en la afección tuberculosa debe de ser el signo de un fin próximo.

¿Qué puedo responder a la pregunta del teniente?

¡Su mirada es tan interrogadora que no sé qué hacer, y busco una respuesta evasiva!

—Amigo mío —le digo—, en la situación en que nos encontramos, ¡ninguno de nosotros puede contar con que le quede mucho tiempo de vida! ¿Quién sabe si, antes de ocho días, todos los que estamos en la balsa...?

—¡Antes de ocho días! —murmura el teniente, cuya ardiente mirada se posa sobre mí.

Después vuelve la cabeza y parece adormecerse.

El 24, el 25 y el 26 de diciembre no se ha producido cambio alguno en nuestra situación. Por imposible que parezca, nos acostumbramos a no morir de hambre. Los relatos de naufragos con frecuencia han dado a conocer hechos que concuerdan con los que yo observo ahora. Al leerlos, los encontraba exagerados. Pero no era así, y ahora comprendo que la falta de alimentación puede ser soportada durante más tiempo del que yo pensaba. Además, el capitán ha creído deber añadir unas cuantas gotas de aguardiente a nuestra media libra de bizcocho, y este régimen mantiene nuestras fuerzas mucho más de lo que se puede imaginar. ¡Si tuviésemos garantizada una ración como ésta para dos meses, para un mes! Pero nuestras reservas se agotan, y cada cual ya puede prever el momento en que esta escasa alimentación nos faltará totalmente.

Por tanto, es necesario sacar a toda costa de la mar un alimento suplementario, lo que, ahora, resulta muy difícil. Sin embargo, el *bosseman* y el carpintero fabrican nuevos sedales con beta retorcida, y los arman con clavos arrancados de las planchas de la plataforma.

Cuando estos artilugios son acabados, el *bosseman* parece estar bastante satisfecho de su obra.

—Estos clavos no son unos anzuelos excelentes —me dice—, pero acabarán ensartando los peces tan bien como cualquier otro, ¡si no les falta cebo! Pero no tenemos más que bizcocho, y eso no puede servirnos. Cuando cojamos el primer pescado, no dudaré en cebarlos con su carne cruda. Así que ése es el problema: ¡coger el primer pez!

El *bosseman* tiene razón, y es muy probable que la pesca resulte infructuosa. Finalmente intenta la aventura, y los sedales son puestos a la traína, pero, como era de prever, no «pica» ningún pez. Resulta evidente, además, que en estas aguas no hay mucha abundancia de peces.

Durante las jornadas del 28 y del 29 nuestras tentativas prosiguen en vano. Los trozos de bizcocho con los que se ceban los sedales se disuelven en el agua, y tenemos que renunciar. Además, consumimos inútilmente esta sustancia, que es nuestro único alimento, y ya estamos casi contando sus migajas.

Entonces, en última instancia, el *bosseman* trata de cebar los clavos de los sedales con un trozo de estopa. La señorita Herbey le da un trozo del chal rojo con que se cubre. Tal vez el trapo, al brillar bajo las aguas, atraiga a cualquier pez voraz.

Este nuevo intento se lleva a cabo en la jornada del 30. Durante varias horas los sedales son lanzados al agua, pero, cuando se cobran, el trapo rojo continúa intacto.

El *bosseman* está totalmente desanimado. Una nueva posibilidad que se le frustra. ¡Qué no daríamos por ese primer pez que tal vez nos permitiría pescar otros!

—Todavía nos queda un medio para cebar nuestros sedales —me dice el *bosseman* en voz baja.

—¿Cuál? —le pregunto.

—¡Ya lo verá usted! —responde el *bosseman*, mirándome de una forma muy curiosa.

¿Qué significan estas palabras pronunciadas por un hombre que siempre me ha parecido muy reservado? He estado pensando en ellas durante toda la noche.

XXXVIII

Del 1 al 5 de enero: Hace más de tres meses que zarpamos de Charleston a bordo del *Chancellor*, ¡y ya hace veinte días que nos vemos arrastrados en esta balsa a merced de los vientos y de las corrientes! ¿Hemos derivado hacia el oeste, hacia la costa americana, o bien la tempestad nos ha arrastrado lejos de cualquier tierra? Ni siquiera nos es posible comprobarlo. Durante el último huracán, que tan funesto nos ha sido, los instrumentos del capitán han sido destrozados pese a todas las precauciones tomadas. Robert Kurtis ya no posee ni compás para determinar la dirección seguida, ni sextante para tomar la altura. ¿Nos encontramos en las proximidades o a varios centenares de millas de una costa? No podemos saberlo, pero es muy de temer que, teniendo como hemos tenido todas las circunstancias en contra nuestra, nos hayamos alejado mucho.

En este desconocimiento total de nuestra situación hay algo de desesperante sin duda; pero como la esperanza nunca abandona el corazón humano, muchas veces estamos dispuestos a creer, contra toda lógica, que la costa está cerca. Así cada cual observa el horizonte y trata de encontrar sobre esta línea tan nítida una apariencia de tierra. A este respecto, nuestros ojos, los de los pasajeros, nos engañan sin cesar y hacen que nuestra ilusión sea más dolorosa todavía. Creemos ver... ¡y no hay nada! Es una nube, una niebla, una ondulación del oleaje. Allí no hay tierra alguna, ningún navío corta su perímetro grisáceo en el que se confunden la mar y el cielo. La balsa se encuentra siempre en el centro de esta circunferencia desierta.

El 1 de enero hemos comido nuestro último bizcocho, o, por mejor decir, nuestras últimas migajas de bizcocho. ¡El 1 de enero! ¡Cuántos recuerdos nos trae este día, y cuán lamentable nos parece

en comparación! El nuevo año, los deseos que este «comienzo del año» provoca, los afectuosos desahogos familiares que conlleva, las esperanzas con que llena nuestros corazones, ¡nada de eso está hecho para nosotros! Las palabras, «feliz Año Nuevo», que se dicen sonriendo, ¿quién osaría pronunciarlas? ¿Quién de entre todos nosotros se atrevería a esperar un solo día para sí mismo?

Y, sin embargo, el *bosseman* se me ha acercado, y, mirándome de una forma extraña:

—Señor Kazallon —me ha dicho—, le deseo un feliz...

—¿Año Nuevo?

—¡No! ¡El día que comienza, y ya es demasiada osadía por mi parte, puesto que no queda nada para comer en la balsa!

Nada, lo sabemos, y sin embargo al día siguiente, cuando llega la hora de la distribución cotidiana, esta realidad nos golpea como si se tratase de un hecho nuevo. ¡No se puede creer en esta carencia ten total!

Al atardecer siento en el estómago dolores extremadamente violentos. Me han provocado dolorosos bostezos; después se han calmado en parte, unas dos horas más tarde.

Al día siguiente, el 3, me sorprende mucho al no sufrir más aún. Siento dentro de mí un inmenso vacío, pero esta sensación es al menos tanto moral como física. Mi cabeza, pesada y mal equilibrada, me da la impresión de tambalearse sobre mis hombros, y siento esos vértigos que se noten cuando uno se asoma al borde de un abismo.

Pero estos síntomas no son comunes a todos nosotros. Algunos de mis compañeros ya sufren terriblemente. Entre ellos, el carpintero y el *bosseman*, que son por naturaleza grandes comilones. Las torturas que sufren les arrancan gritos involuntarios, y se ven obligados a atarse con una soga. ¡Y sólo estamos en el segundo día!

¡Ah! ¡Esa media libra de bizcocho, esa débil ración que antes nos parecía ten insuficiente, cómo nuestro deseo la aumenta ahora, qué enorme nos parece ahora, cuando no tenemos nada! ¡Ese trozo de bizcocho, si todavía nos lo distribuyeran, si nos diesen la mitad, incluso la cuarta parte, supondría nuestra subsistencia de varios días! ¡Lo comeríamos migaja a migaja!

En una ciudad que se encuentra asediada, reducida a la más

total carencia, todavía se puede encontrar entre los escombros, en las cunetas, por los rincones, algún hueso descamado, alguna raíz de desecho que mate el hambre por unos instantes. Pero en estas planchas que las aguas han barrido tantas veces, cuyos intersticios ya han sido registrados, cuyos ángulos han sido escarbados por si el viento hubiera escondido algunos restos, ¿qué se podría buscar todavía?

Las noches se hacen muy largas, ¡más largas que los días! ¡En vano pedimos al sueño un sosiego momentáneo! El sueño, si consigue cerramos los ojos, no es más que un torpor febril, lleno de pesadillas.

Esta noche, sin embargo, he podido descansar durante algunas horas tras haber sucumbido a la fatiga en un momento en que mi hambre también se apaciguaba.

Al día siguiente, a las seis, me despiertan las vociferaciones que estallan a bordo de la balsa. Me levanto de pronto, y, a proa, veo al negro Jynxtrop y a los marineros Owen, Flaypol, Wilson, Burke y Sandon, agrupados en una actitud ofensiva. Estos miserables se han apropiado de las herramientas del carpintero, hacha, azuelas, formones, y amenazan al capitán, al *bosseman* y a Daoulas. Corro inmediatamente a unirme a Robert Kurtis y a los suyos. Falsten me sigue. No tenemos más armas que nuestros cuchillos, pero no estamos menos decididos a defendernos.

Owen y su grupo avanzan hacia nosotros. Los desgraciados están borrachos. Durante la noche han desfondado el barril del aguardiente y han bebido en el mismo.

¿Qué pretenden?

Owen y el negro, los menos borrachos del grupo, los incitan a exterminarnos, y los otros obedecen a una especie de furor alcohólico.

—¡Abajo Kurtis! —exclaman—. ¡Al agua con el capitán! ¡Owen comandante! ¡Owen comandante!

El cabecilla es Owen, al que el negro sirve de segundo. El odio de estos dos hombres contra sus oficiales se manifiesta en este momento por una acción violenta que, aunque tuviese éxito, no variaría el estado de las cosas. Pero sus partidarios, incapaces de razonar, y armados cuando nosotros no lo estamos, los hacen temibles.

Viéndolos avanzar, Robert Kurtis va hacia ellos, y con una voz potente:

—¡Deponed las armas! —grita.

—¡Muerte al capitán! —aúlla Owen.

El miserable excita a sus cómplices con sus gestos, pero Robert Kurtis, apartando al grupo borracho, se dirige hacia él.

—¿Qué pretendes? —le pregunta.

—¡Que nadie mande a bordo de la balsa! —responde Owen—. ¡Aquí todos somos iguales!

¡Estúpida bestia! ¡Como si no fuésemos todos iguales frente a la miseria!

—Owen —dice por segunda vez el capitán—, ¡depon las armas!

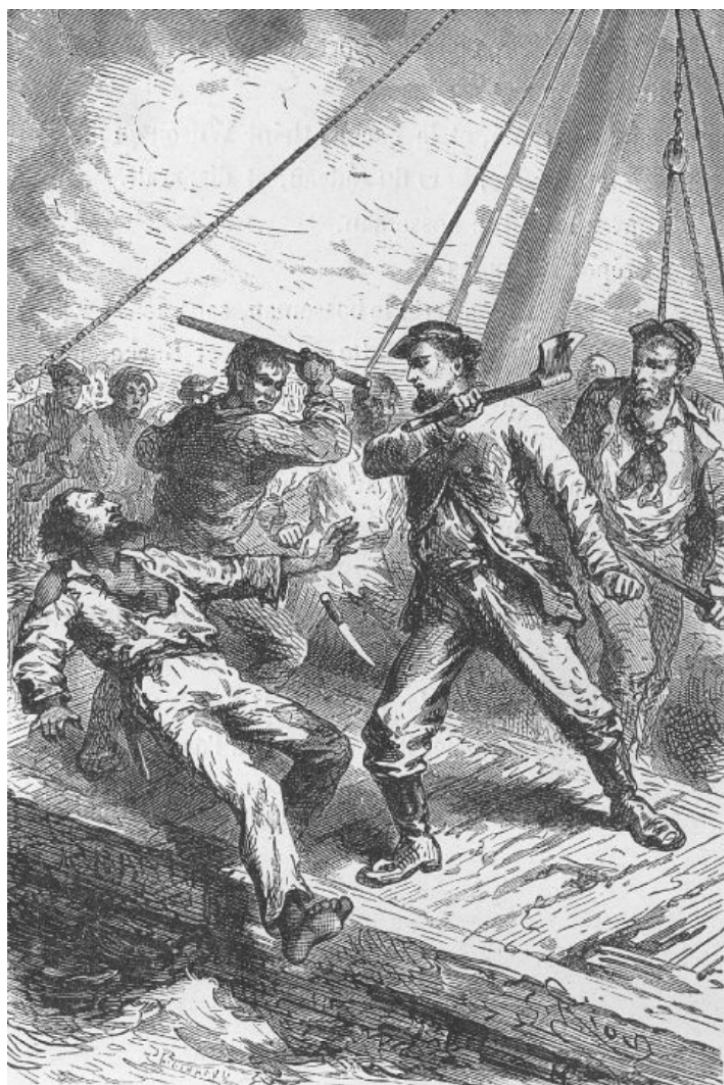
—¡Adelante, vosotros! —grita Owen.

Se inicia la lucha. Owen y Wilson se precipitan sobre Robert Kurtis, que para los golpes con un trozo de verga, mientras Burke y Flaypol se lanzan sobre Falsten y sobre el *bosseman*. Yo tengo frente a mí al negro Jynxtrop, quien, blandiendo una azuela, trata de golpearme. Intento envolverlo con mis brazos, a fin de paralizar sus movimientos, pero la fuerza muscular de este bribón es superior a la mía. Después de haber luchado durante unos instantes, siento que voy a sucumbir, cuando Jynxtrop rueda sobre la plataforma arrastrándome en la caída. Ha sido André Letourneur, que lo ha cogido por una pierna y lo ha tirado al suelo.

Esta intervención me ha salvado. El negro, al caer, ha perdido su arma, de la que me apropio, y voy a romperle la cabeza... La mano de André me detiene a su vez.

En efecto, los amotinados están siendo rechazados hacia la proa de la balsa. Robert Kurtis, después de haber esquivado los golpes de Owen, acaba de agarrar un hacha y, levantando la mano, golpea.

Pero Owen se lanza a un lado, y el hacha alcanza a Wilson en todo el pecho. El miserable cae de espaldas fuera de la balsa, y desaparece.



—¡Sálvenlo! ¡Sálvenlo! —grita el *bosseman*.

—¡Está muerto! —responde Daoulas.

—¡Eh! ¡Pues por eso...! —exclama el *bosseman* sin acabar su frase.

Pero la muerte de Wilson ha puesto fin a la lucha. Flaypol y Burke, en el último grado de embriaguez, están caídos, inmóviles, y nosotros nos precipitamos sobre Jynxtrop, que es sólidamente amarrado a la base del mástil.

En cuanto a Owen, ha sido dominado por el carpintero y el *bosseman*. Entonces, se le acerca Robert Kurtis, que le dice:

—¡Reza al Señor, pues vas a morir!

—¡Tiene usted muchas ganas de comerme, eh! —responde Owen con una insolencia sin igual.

Esta terrible respuesta le salva la vida. Robert Kurtis tira el hacha que ya había levantado sobre Owen, y totalmente pálido va a sentarse a popa de la balsa.

XXXIX

5 y 6 de enero: Esta escena nos ha impresionado profundamente. La respuesta de Owen, teniendo en cuenta las circunstancias, es capaz de abrumar a los más duros.

Desde que mi espíritu ha recuperado un poco la calma, he mostrado vivamente mi agradecimiento al joven Letourneur, cuya intervención me ha salvado la vida.

—Me lo agradece usted —me responde—, ¡cuando tal vez debería maldecirme!

—¿A usted, André?

—Señor Kazallon, ¡no he hecho más que prolongar sus sufrimientos!

—No importa, señor Letourneur —dice entonces la señorita Herbey, que se ha acercado a nosotros—, ¡usted ha cumplido con su deber!

¡Siempre el sentimiento del deber enarbolado por esta joven! Ha adelgazado a causa de las privaciones; sus ropas, desteñidas por la humedad, desgarradas por los choques, flotan miserablemente, pero ni una queja se escapa de su boca, y ella no se dejará abatir.

Señor Kazallon —me pregunta—, ¿estamos condenados a morir de hambre?

—Sí, señorita Herbey —le respondo casi con dureza.

—¿Cuánto tiempo se puede vivir sin comer?

—¡Mucho más de lo que se piensa! ¡Tal vez largos e interminables días!

—Las personas de fuerte complexión sufren más que los otros, ¿no es así? —me dice todavía.

—Sí, pero mueren antes. ¡Es una compensación!

¿Cómo habré podido responder así a esta joven? ¡Cómo! ¿No he encontrado ni una sola palabra esperanzadora que responderle? ¡Le he arrojado la brutal verdad a la cara! ¿Acaso se han apagado en mi

alma los sentimientos humanitarios? André Letourneur y su padre, que me escuchan, me miran en varias ocasiones con sus grandes ojos claros que el hambre dilata. Se preguntan si soy yo quien habla así.

—Señor Kazallon, ¿querría usted hacerme un favor?

—Sí, señorita —le he respondido, esta vez con emoción y dispuesto a hacer cualquier cosa por la joven.

—Si muero antes que usted —prosigue la señorita Herbey—, y eso puede ocurrir, puesto que me encuentro muy débil, prométame que echaré mi cuerpo a la mar.

—Señorita Herbey, no he debido...

—No, no —añade ella, medio sonriente—, usted tenía razón al hablarme así, pero prométame hacer lo que le he pedido. Es una debilidad. Viva, no temo nada..., pero muerta... Prométame que me echaré a la mar.

Lo he prometido. La señorita Herbey me tiende la mano, y siento sus dedos enflaquecidos apretar débilmente los míos.

Ha transcurrido otra noche. Por momentos, mis sufrimientos son tan atroces que se me escapan algunos gritos; después se calman, y continúo sumido en una especie de torpor. Cuando vuelvo en mí, me extraño al encontrar a mis compañeros todavía vivos.

El que nos parece que soporta mejor que nadie sus privaciones es Hobbart, el maestresala, del que hasta ahora me he preocupado poco. Es un hombrecito de fisonomía ambigua, con la mirada cariñosa, que sonríe frecuentemente con una sonrisa «que no mueve más que sus labios», tiene los ojos normalmente medio cerrados, como si quisiera disimular sus pensamientos, y cuya entera personalidad respira la falsedad. Es un hipócrita. Lo juraría. Y, en efecto, si he dicho que las privaciones no parecen afectarle tanto, no es porque no se queje. Por el contrario, gime sin cesar, pero no sé por qué sus gemidos me parecen fingidos. Ya lo veremos. Vigilaré a este hombre, pues sospecho de él cosas que será necesario aclarar.

Hoy, 6 de enero, el señor Letourneur me llama aparte, y, llevándome hacia la popa de la balsa, manifiesta su intención de «comunicarme un secreto». No desea ser visto ni oído.

Voy hacia el ángulo de babor, y, como empieza a atardecer, nadie puede vernos.

—Señor —me dice en voz baja el señor Letourneur—. ¡André se

encuentra muy débil! ¡Mi hijo se muere de hambre! ¡No puedo seguir viendo esto durante mucho tiempo! ¡No, no puedo verlo!

El señor Letourneur me habla con un tono en el que siento la ira contenida, y su acento tiene algo de salvaje. ¡Ah! ¡Comprendo todo lo que este padre debe de estar sufriendo!

—Señor —le digo, cogiéndole la mano—. No desesperemos. Algún navío...

—Señor —prosigue el padre, interrumpiéndome—, no pretendo pedirle consuelos innecesarios. No pasará ningún navío, usted lo sabe muy bien. No. Se trata de otra cosa. ¿Cuántos días hace que mi hijo, usted mismo, y los demás no han comido?

A esta pregunta, que me sorprende, le respondo:

—El 2 de enero nos quedamos sin bizcocho. Estamos a 6 de enero. Entonces, hace cuatro días que...

—¡Que usted no ha comido! —responde el señor Letourneur—. ¡Pues bien, yo, hace ocho!

—¡Ocho días!

—¡Sí! ¡He estado guardando para mi hijo!

Al escuchar estas palabras, unas lágrimas se escapan de mis ojos. Cojo la mano del señor Letourneur... Apenas puedo hablar. ¡Lo miro...! ¡Ocho días!

—¡Señor! —le digo—. ¿Qué quiere usted de mí?

—¡Chist! ¡No hable tan alto! ¡Que nadie nos oiga!

—Pero ¡hable!

—Quiero... —dice, bajando la voz—, quiero que usted le ofrezca a André...

—Pero ¿no puede hacerlo usted mismo...?

—¡No! ¡No! ¡Pensaría que me he sacrificado por él...! Lo rechazaría... ¡No! Es necesario que sea usted...

—¡Señor Letourneur...!

—¡Por piedad! Hágame este favor..., el mayor que puedo pedirle... Además..., por su esfuerzo...

Al decir esto, el señor Letourneur me coge la mano y la acaricia dulcemente.

—Por su esfuerzo... Sí... usted comerá... ¡un poco...!

¡Pobre padre! Oyéndolo, tiemblo como un niño. ¡Todo mi ser se estremece, y parece que mi corazón va a estallar! Al mismo tiempo siento cómo el señor Letourneur me desliza en la mano un trocito

de bizcocho.

—¡Tenga cuidado de que no lo vean! —me dice—. ¡Estos monstruos lo asesinarían! Ahí no hay más que para un día..., ¡pero mañana... le daré otro tanto!

¡El desdichado desconfía de mí! Y tal vez tiene razón, pues cuando siento este trozo de bizcocho entre mis manos, ¡estoy a punto de llevármelo a la boca!

He resistido a la tentación, ¡y los que me lean comprenderán todo lo que mi pluma no sabría explicar aquí!

Llega la noche con la rapidez característica de las bajas latitudes. Me deslizo cerca de André Letourneur, y le muestro el trocito de bizcocho «como si fuera yo quien se lo ofrece».

El joven se lanza sobre él. Después:

—¿Y mi padre? —dice.

Le respondo que el señor Letourneur ya ha tenido su parte..., yo la mía..., que mañana..., los días siguientes, podré sin duda darle todavía más... ¡Que lo coja...! ¡Que lo coja...!

André no me ha preguntado de dónde ha salido el bizcocho, y se lo ha llevado ávidamente a sus labios.

Y esa noche, pese a la oferta del señor Letourneur, ¡no he comido nada...! ¡Nada!

XL

7 de enero: Desde hace unos cuantos días el agua de la mar, que barre casi incesantemente la plataforma de la balsa en cuanto se levanta el oleaje, ha puesto en carne viva los pies y las piernas de algunos marineros. Owen, al que el *bosseman* ha tenido amarrado a proa desde la escena de la revuelta, se encuentra en un estado deplorable. A petición nuestra ha sido desatado. Sandon y Burke también están roídos por la escocedura de las aguas saladas, y nosotros nos hemos visto más protegidos hasta el momento porque la popa de la balsa se ve menos batida por las olas.

Hoy el *bosseman*, presa de un furor famélico, se ha lanzado sobre los trozos de velas, sobre los pedazos de madera. Todavía siento sus dientes incrustarse en estas sustancias. El desdichado, impulsado por el hambre, intenta llenar su estómago para distender la mucosa. Finalmente, a fuerza de buscar ha encontrado un trozo de cuero en uno de los mástiles que soportan la plataforma. El cuero es una materia animal, y la arranca, la devora con una avidez inexpresable, y parece como si la absorción de este material le proporcionase algún alivio. Todos lo imitamos inmediatamente. Un sombrero de cuero hervido, la visera de las gorras, todo lo que es sustancia animal es raída. Un instinto bestial nos arrastra, y ninguno de nosotros puede reprimirse. En ese instante parece como si no nos quedase nada de humano. ¡Nunca olvidaré esta escena!

Si el hambre no ha sido saciada, al menos sus dolores han sido calmados. Pero algunos de nosotros no han podido soportar este alimento revulsivo, y han sentido náuseas.

¡Que se me perdonen todos estos detalles! ¡Pero no debo ocultar nada de lo que han sufrido los náufragos del *Chancellor*! ¡Este relato dará a conocer cantidad de miserias morales y físicas que el ser humano es capaz de soportar! ¡Que ésta sea la lección de este

diario! Lo diré todo, ¡y desgraciadamente presiento que todavía no hemos alcanzado el *summum* de nuestras pruebas!

Una observación que he hecho durante esta escena confirma mis sospechas respecto al maestresala. Hobbart, pese a sus continuos gemidos, exagerándolos incluso, no ha participado en ella. Oyéndolo, se diría que se muere de inanición, pero, al mirarlo, parece libre de las torturas comunes. ¿Tendrá este hipócrita una reserva secreta de la que todavía se estará alimentando? He estado vigilándolo, pero no he descubierto nada.

El calor sigue siendo muy fuerte, e incluso insoportable, cuando la brisa no lo atempera. La ración de agua es sin lugar a dudas insuficiente, pero el hambre nos mata la sed. Y cuando me digo que la falta de agua nos hará sufrir todavía más que la falta de alimentos, no puedo creerlo o, al menos, imaginarlo en este momento. Sin embargo, ésta es una observación que se ha hecho con frecuencia. ¡Quiera Dios que no nos veamos reducidos a estos extremos!

Felizmente, todavía nos quedan algunas pintas de agua en la barrica que se ha medio desfondado durante la tempestad, y la segunda barrica todavía está intacta. Aunque nuestro número ha disminuido, el capitán ha reducido, pese a ciertas reclamaciones, la ración cotidiana a media pinta[53] por persona. Yo apruebo esta medida.

En cuanto al aguardiente, no queda más que un cuarto de galón, que ha sido puesto a buen recaudo a popa de la balsa.

Hoy, día 7, hacia las siete y media de la tarde, uno de nosotros ha cesado de existir. ¡Ya no somos más que catorce! El teniente Walter ha expirado entre mis brazos, y ni los cuidados de la señorita Herbey ni los míos han podido hacer nada... ¡Ya ha dejado de sufrir!

Unos instantes antes de morir, Walter nos ha mostrado su agradecimiento a la señorita Herbey y a mí con una voz que apenas podíamos entender.

—Señor —ha dicho, dejando caer de su mano temblorosa una carta arrugada—, esta carta... de mi madre... no tengo fuerzas... ¡Es la última que recibí...! Me dice: «¡Te espero, hijo mío, quiero volver a verte!». ¡No, madre, no volverás a verme! Señor... esta carta... ¡Póngala... sobre mis labios...! ¡Aquí! ¡Aquí! ¡Quiero morir

besándola...! ¡Madre... Dios mío...!

He cogido la carta de la mano ya fría del teniente Walter y la he puesto sobre sus labios. Su mirada se ha animado durante unos instantes, ¡y hemos escuchado algo así como el débil rumor de un beso!

¡El teniente Walter ha muerto! ¡Dios tenga piedad de su alma!

XLI

8 de enero: He permanecido toda la noche junto al cuerpo del infortunado, y en varias ocasiones la señorita Herbey se ha acercado a rezar junto al muerto.

Al amanecer, el cadáver estaba totalmente frío. Sentía prisa... ¡sí! Prisa por lanzarlo a la mar. He pedido a Robert Kurtis que me eche una mano en esta triste operación. Cuando el cuerpo esté arrojado por sus miserables vestimentas, lo lanzaremos a las aguas, y gracias a su extrema delgadez espero que no flote.

Desde el alba, Robert Kurtis y yo, al tiempo que tomábamos ciertas precauciones para no ser vistos, hemos sacado de los bolsillos del teniente algunos objetos, que le serán entregados a su madre, si alguno de nosotros sobrevive.

En el momento de echar sobre el cadáver las vestiduras que le han de servir de mortaja, no he podido contener un grito de horror.

¡Le falta el pie derecho, la pierna no es más que un muñón sangrante!

¿Quién ha sido el autor de esta profanación? Así pues, he sucumbido a la fatiga durante esta noche, ¡y han aprovechado mi sueño para mutilar el cuerpo! Pero ¿quién lo ha hecho?

Robert Kurtis mira a su alrededor, y su mirada es terrible. Pero a bordo todo está como de costumbre, y el silencio sólo se ve interrumpido por algunos gemidos. ¡Tal vez nos están espiando! ¡Nos apresuramos a lanzar los restos a la mar, para evitar escenas aún más horribles!

Así pues, después de haber rezado algunas oraciones, lanzamos el cadáver a las aguas, y se hunde inmediatamente.

—¡Rayos y truenos! ¡Alimentamos bien a los tiburones!

¿Quién ha hablado así? Me vuelvo. Es Jynxtrop, el negro. El *bosseman* se encuentra cerca de mí en este momento.

—Ese pie —le digo—, ¿cree usted que esos desgraciados...?

—¿El pie...? ¡Ah! ¡Sí! —me responde el *bosseman*, con un tono muy curioso—. Bueno, ¡estaban en su derecho!

—¿En su derecho? —he exclamado.

—Mire —me dice el *bosseman*—, ¡más vale comerse a un muerto que a un vivo!

Ante esta respuesta, dicha con toda frialdad, no sé qué responder, y voy a tumbarme a popa de la balsa.

Hacia las once se ha producido un incidente afortunado. El *bosseman*, que había puesto por la mañana sus sedales a la traína, ha acertado esta vez. En efecto, acaba de coger tres peces. Se trata de tres gádidos de gran tamaño, de ochenta centímetros de largo, que pertenecen a esa especie que, seca, se conoce con el nombre de *stockfisch*[54].

Apenas el *bosseman* ha subido a bordo sus tres peces, los marineros se lanzan sobre ellos. El capitán Kurtis, Falsten y yo nos abalanzamos para retenerlos, y pronto se restablece el orden. Tres gádidos es poco para catorce personas, pero finalmente cada cual recibe su parte. Unos devoran los peces crudos, casi se podría decir que vivos, y son los más numerosos. Robert Kurtis, André Letourneur y la señorita Herbey tienen fuerza de voluntad para esperar. Prenden fuego en un rincón de la balsa a algunos trozos de madera y asan su porción. Por mi parte, no he tenido tanto coraje, ¡y he comido la carne sangrante!

El señor Letourneur no ha tenido más paciencia que yo y que tantos otros. Se ha lanzado como lobo hambriento sobre su parte de pescado. ¿Cómo es posible que viva todavía este desdichado, que no ha comido desde hace tanto tiempo? No puedo comprenderlo.

He dicho que la alegría del *bosseman* ha sido muy grande cuando ha retirado sus sedales, y esta alegría ha llegado incluso hasta el delirio. Está seguro de que, si la pesca vuelve a tener éxito, puede salvamos de una muerte horrible.

Acabo de hablar con el *bosseman* y le he animado a volver a intentarlo de nuevo.

—¡Sí! —me ha dicho—, sí..., sin duda..., volveré a intentarlo... ¡Volveré!

—¿Por qué no lanza usted sus sedales a la traína? —le he preguntado.

—¡Ahora, no! —me responde evasivamente—. La noche es mucho más favorable que el día para la pesca de los grandes peces, y hay que tener mucho cuidado con el cebo. ¡Somos tan estúpidos, que ni siquiera hemos conservado unos cuantos pedazos para cebar nuestros sedales!

Es cierto, y tal vez sea un hecho irremediable.

—Sin embargo —le digo—, puesto que ha acertado en una ocasión sin cebo...

—Lo tenía.

—¿Bueno?

—¡Excelente, señor, puesto que los peces han «picado»!

Miro al *bosseman*, quien me mira a su vez.

—¿Le queda todavía con qué cebar sus sedales? —le pregunto.

—Sí —responde el *bosseman* en voz baja, y se separa de mí sin añadir una palabra.

Entretanto, este pobre alimento nos ha dado algunas fuerzas, y con ellas algo de esperanza. Hablamos de la pesca realizada por el *bosseman*, y nos parece imposible que no acierte de nuevo. ¿Dejará por fin la suerte de ponernos a prueba?

Prueba incontestable de que se ha producido un respiro en nuestro ánimo es que volvemos a hablar del pasado. Nuestra mente ya no está únicamente fija en este presente doloroso y en el espantoso futuro que nos amenaza. Los señores Letourneur, Falsten, el capitán y yo recordamos los hechos que han acaecido desde el naufragio. Volvemos a recordar a nuestros compañeros desaparecidos, los detalles del incendio, el encallamiento del navío, el arrecife de Ham-Rock, la vía de agua, aquella espantosa navegación sobre las cofas, la balsa, la tempestad, todos los incidentes que nos parecen ahora tan lejanos. ¡Sí! ¡Nos ha ocurrido todo eso y todavía seguimos vivos!

¡Estamos vivos! Pero ¿acaso a esto se le puede llamar vivir? De veintiocho, no quedamos más que catorce, ¡y tal vez muy pronto no seamos más que trece!

—¡Mal número —dice el joven Letourneur—, pero nos las veríamos y nos las desearíamos para encontrar un decimocuarto!

Durante la noche del 8 al 9 el *bosseman* ha lanzado de nuevo sus sedales, a popa de la balsa, y él mismo se ha quedado vigilándolos, sin querer confiar ese cuidado a nadie.

Por la mañana me acerco a él. El día apenas se levanta, y con sus ojos ardientes trata de traspasar la oscuridad de las aguas. No me ha visto, y ni siquiera me ha oído llegar.

Le toco ligeramente el hombro. Se vuelve hacia mí.

—¿Qué tal, *bosseman*?

—¿Qué tal? ¡Esos malditos tiburones han devorado mis cebos!
—responde con voz sorda.

—¿Ya no le queda?

—¡No! Y, ¿sabe usted lo que eso prueba? —añade, apretándome el brazo—. Eso prueba que no hay que dejar las cosas a medio hacer...

¡Le pongo una mano sobre la boca! ¡He comprendido...! ¡Pobre Walter!

XLII

Del 9 al 10 de enero: Hoy vuelve la calma. El sol es ardiente, la brisa ha amainado totalmente, y ni un solo rizo marca las largas ondulaciones de la mar, que se eleva insensiblemente. De no existir ninguna corriente cuya dirección nos sea imposible de comprobar, la balsa debe de encontrarse totalmente estacionaria.

He dicho que hoy el calor es intolerable. Por tanto, nuestra sed es más intolerable todavía. Por vez primera la insuficiencia del agua nos hace sufrir cruelmente. Puedo prever que nos causará torturas más insoportables que las del hambre. La mayor parte de nosotros tenemos ya la boca, la garganta y la faringe contraídas por la sequedad, y nuestras mucosas se resecan con este aire tan caliente que la respiración les aporta.

A petición mía, el capitán ha modificado por esta vez el régimen habitual. Ha concedido doble ración de agua, y mal que bien hemos podido saciar nuestra sed cuatro veces a lo largo de la jornada. He dicho «mal que bien», puesto que esta agua, conservada en el fondo de la barrica, pese a que haya sido cubierta por una tela, está realmente tibia.

En definitiva, la jornada es mala, y bajo la influencia del hambre los marineros se abandonan de nuevo a la desesperación.

La brisa no se ha levantado con la luna, que es casi completamente llena. Sin embargo, como las noches de los trópicos son frescas, sentimos algún alivio; pero durante el día la temperatura es insostenible. En presencia de una elevación tan constante, debemos admitir que la balsa ha sido considerablemente arrastrada hacia el sur.

En cuanto a la tierra, ni siquiera tratamos de percibirla. Parece como si el globo terrestre no fuese más que una esfera líquida. ¡Siempre y por todas partes el océano infinito!

El 10, la misma calma, la misma temperatura. Una lluvia de

fuego nos cae del cielo, respiramos aire abrasado. Nuestras ganas de beber son irresistibles, y llegamos a olvidar los tormentos del hambre, a esperar con furioso deseo el momento en que Robert Kurtis distribuye las pocas gotas de agua de nuestra ración. ¡Ah! ¡Beber hasta la saciedad una sola vez, aunque tengamos que agotar nuestras reservas y morir después!

En este momento —es mediodía—, uno de nuestros compañeros ha empezado a sentir dolores tan agudos, que le arrancan alaridos. Es el miserable Owen, quien, tumbado a proa, se retuerce en medio de espantosas convulsiones.

Me arrastro cerca de Owen. Cualquiera que haya sido su conducta, por humanidad hay que tratar de ver si es posible procurarle algún alivio.

Pero de pronto el marinero Flaypol lanza un grito. Me vuelvo.

Flaypol está de pie, subido a la punta del mástil, y su mano se dirige hacia el este, hacia un punto del horizonte.

—¡Un barco! —grita.

Todos nos ponemos en pie. Un silencio absoluto reina sobre la balsa. Owen, conteniendo sus alaridos, se levanta como los demás.

En efecto, en la dirección indicada por Flaypol aparece un punto blanco. Pero ¿se desplaza ese punto? ¿Se trata de una vela? ¿Qué opinan los marinos, cuya vista es tan aguda?

Observo a Robert Kurtis, quien con los brazos cruzados examina el punto blanco. Sus mejillas resaltan, todas las partes de su rostro destacan a causa de la contracción del orbicular, frunce el ceño, sus ojos están medio cerrados, y pone en su mirada toda la potencia de visión de que es capaz. Si el punto blanco es una vela, él no se equivocará.

Pero sacude la cabeza, y sus brazos vuelven a caer.

Dirijo mi mirada. El punto blanco ya no está allí. No es un navío, se trata de cualquier reflejo, de la cresta de una ola que ha roto, y, si se trata de un barco, ¡el barco ha desaparecido!

¡Qué abatimiento sigue a este momento de esperanza! Todos hemos vuelto a ocupar nuestros sitios habituales. Robert Kurtis ha quedado inmóvil, pero ya no observa el horizonte.

Entonces los gritos de Owen vuelven a empezar con más violencia que nunca. Todo su cuerpo está retorcido a causa del terrible dolor, y su aspecto es realmente aterrador. Su garganta está

encogida por una contracción espasmódica, su lengua seca, su abdomen abombado, su pulso es débil, frecuente, irregular. El desdichado sufre violentos movimientos convulsivos e incluso sacudidas tetánicas. Ante estos síntomas, no puede cabemos la menor duda: Owen se ha envenenado con óxido de cobre.

No poseemos los medicamentos necesarios para neutralizar el efecto de este veneno. Sin embargo, se pueden provocar vómitos para evacuar las materias contenidas en el estómago de Owen. Con agua tibia podremos conseguir este resultado. Pido a Robert Kurtis un poco de agua. El capitán me la concede. El líquido de la primera barrica ya está agotado, así es que voy a buscarla a la segunda barrica, que todavía se encuentra intacta, cuando Owen se levanta sobre las rodillas y, con una voz que ya no es humana, grita:

—¡No! ¡No! ¡No!

¿Por qué ése no? Regreso junto a Owen y le explico lo que pretendo hacer. Más enérgicamente todavía me responde que no quiere beber esa agua.

Trato entonces de provocar los vómitos del desdichado haciéndole cosquillas en la campanilla, y muy pronto expulsa materias azuladas. ¡No cabe duda alguna de que Owen se ha envenenado con sulfato de cobre, con caparrosa, y que, hágase lo que se haga, Owen está perdido!

Pero ¿cómo se ha envenenado? Los vómitos le han proporcionado cierto alivio. Por fin puede hablar. El capitán y yo lo interrogamos...

¡No trataré de describir la impresión que nos produce la respuesta de este desdichado!

¡Owen, impulsado por una sed irresistible, ha robado unas pintas de agua de la barrica intacta...! ¡El agua de la barrica está envenenada!

XLIII

Del 11 al 14 de enero: Owen ha muerto durante la noche en medio de sacudidas tetánicas que han alcanzado un grado de violencia muy elevado.

¡Entonces es cierto! La barrica envenenada ha contenido anteriormente caparrosa. Es un hecho evidente. Pero ¿por qué fatalidad esta barrica se ha convertido en depósito de agua, y por qué fatalidad más deplorable todavía ha sido cogida para embarcarla en la balsa...? Poco importa. Lo cierto es que ya no tenemos agua.

Hemos tenido que lanzar a la mar el cuerpo de Owen, pues ha empezado a descomponerse inmediatamente. Incluso el *bosseman* no habría podido cebar sus sedales con las carnes que ya no poseían consistencia alguna. ¡La muerte de este miserable ni siquiera habrá podido sernos útil!

Todos conocemos la situación tal y como es actualmente, y nos quedamos silenciosos. ¿Qué podríamos decir? Además el sonido de nuestras voces nos resulta excesivamente penoso de escuchar. Nos hemos vuelto irritables y más vale que no volvamos a hablar, ya que la menor palabra, una mirada, un gesto, pueden bastar para provocar tales iras que serían imposibles de dominar. ¡No comprendo cómo no nos hemos vuelto locos ya!

El 12 de enero no hemos recibido ninguna ración de agua, ya que la última gota se agotó la víspera. No hay ni una sola nube en el cielo que pueda proporcionarnos algo de lluvia, y un termómetro marcaría 104 grados [55] a la sombra, si hubiese sombra en la balsa.

El 13 la situación es la misma. El agua de la mar comienza a roerme los pies hasta dejármelos en carne viva, pero apenas presto atención. En cuanto al estado de los que estaban afligidos por este mal, no ha empeorado.

¡Ah! ¡Estas aguas que nos rodean, cuando pienso que evaporándolas o solidificándolas las convertiríamos en agua potable! Reducida a vapor o a hielo, no contiene una sola molécula de sal, ¡y se podría beber! Pero nos faltan los aparatos necesarios, y no podemos fabricarlos.

Hoy, arriesgándose a ser devorados por los tiburones, el *bosseman* y dos marineros se han bañado. El baño les ha proporcionado algún alivio y los ha refrescado en cierta medida. Tres de nuestros compañeros y yo —que apenas sabemos nadar— nos hemos descolgado al extremo de una cuerda, y hemos permanecido cerca de media hora en la mar. Durante este tiempo, Robert Kurtis vigilaba las aguas. Afortunadamente no se ha acercado ningún tiburón. Pese a nuestra insistencia y a pesar de sus sufrimientos, la señorita Herbey no ha querido imitar nuestro ejemplo.



El 14, hacia las once de la mañana, el capitán se me acerca y me dice en voz baja junto a la oreja.

—No haga ningún movimiento que pueda traicionarle, señor Kazallon. Puedo equivocarme, y no quiero causar a nuestros compañeros una nueva desilusión.

Miro a Robert Kurtis.

—Esta vez —me dice—, ¡realmente acabo de avistar un barco!

El capitán ha hecho bien en ponerme en guardia, pues no habría podido controlar mi primera reacción.

—Vea —añade—. ¡Vea por babor, a popa!

Me levanto, afectando una indiferencia que está lejos de mí, y recorro el arco del horizonte indicado por Robert Kurtis.

Mis ojos no son los ojos de un marino, pero en una silueta apenas neta reconozco un barco velero.

Casi inmediatamente, el *bosseman*, cuya mirada estaba dirigida hacia ese mismo lado desde hacía unos instantes, grita:

—¡Un barco!

La presencia del navío avistado no produce inmediatamente el efecto que había debido esperarse. No provoca ninguna reacción, ya sea porque no se quiere creer, ya porque las fuerzas estén agotadas. Así es que nadie se levanta. Pero después de que el *bosseman* repitiese en varias ocasiones: ¡Un barco! ¡Un barco!, todas las miradas se posan finalmente sobre el horizonte.

Esta vez el hecho es innegable. ¡Estamos viendo a ese navío inesperado! ¿Nos verá él a nosotros?

Mientras tanto, los marineros tratan de reconocer la forma y la dirección del navío, sobre todo su dirección.

Robert Kurtis, después de haberlo observado con más atención, dice:

—Es un *brick* que navega ciñendo con las amuras a estribor. Si se mantiene durante dos horas en esta dirección, necesariamente cortará nuestra ruta.

¡Dos horas! ¡Dos siglos! Pero la dirección del navío puede variar en cualquier momento, tanto más si tenemos en cuenta que, navegando en ceñida, es posible que no navegue en bordadas más que para aprovechar mejor el viento. Y, si así ocurre, una vez acabada esta bordada tomará sus amuras por babor y se alejará. ¡Ah, si navegase viento en popa, o incluso con viento largo en las

velas, podríamos tener esperanza!

¡Por tanto hay que hacerse avistar por este navío! ¡Es necesario a toda costa que nos vea! Robert Kurtis ordena emplear todas las señales posibles, puesto que el *brick* todavía se encuentra a una docena de millas al este, y nuestros gritos no podrían ser oídos. No tenemos ningún arma de fuego cuyas detonaciones podrían llamar su atención. Izemos, pues, cualquier pabellón en la punta del mástil. El chal de la señorita Herbey es rojo, y es el color que mejor destaca sobre los horizontes de la mar y el cielo.

El chal de la señorita Herbey es izado, y una ligera brisa que riza en este momento la superficie de las olas hace ondear sus pliegues. De vez en cuando flota, y nuestros corazones se llenan de esperanza. Cuando un hombre se ahoga, se sabe con qué energía se agarra al menor objeto que le presta un punto de apoyo. ¡Para nosotros ese objeto es el pabellón!

Durante una hora hemos pasado por mil alternativas diferentes. Evidentemente el *brick* se ha aproximado a la balsa, pero en ocasiones parece detenerse, y nos preguntamos si no va a virar de bordo.

¡Qué despacio navega ese barco! Sin embargo, despliega todo su trapo, sus juanetes, las velas de los estays, y su casco es visible por encima del horizonte. Pero el viento es flojo, ¡y si llega a aflojar más todavía...! ¡Daríamos años de nuestra existencia por ser una hora más viejos!

Hacia las doce y media el capitán y el *bosseman* estiman que el *brick* se encuentra todavía a unas nueve millas de la balsa. Por tanto, tan sólo ha avanzado tres millas en el espacio de hora y media. Apenas si puede llegar hasta él la brisa que sopla sobre nuestras cabezas. Ahora me parece que sus velas ya no se hinchan, que penden a lo largo de sus mástiles. Miro hacia el viento, tratando de ver si se eleva alguna brisa, pero las olas se encuentran como adormecidas, y el soplo que tantas esperanzas nos ha dado expira a lo lejos.

Me he situado a popa, cerca de los señores Letourneur y de la señorita Herbey, y nuestras miradas van incesantemente del barco al capitán. Robert Kurtis está inmóvil a proa, apoyado sobre el mástil, y el *bosseman* está cerca de él. Sus ojos no se separan ni un solo instante del *brick*. En sus rostros, que no pueden permanecer

impasibles, leemos todas las emociones que sienten. No se ha pronunciado ni una sola palabra hasta el momento en que Daoulas, el carpintero, exclama con un acento imposible de describir.

—¡Está virando!

¡Toda nuestra existencia está en este momento concentrada en nuestros ojos! Nos hemos erguido, unos de rodillas, otros de pie. Un horrible juramento se escapa de los labios del *bosseman*. El barco se encuentra todavía a nueve millas de nosotros, ¡y a esa distancia no puede ver nuestras señales! En cuanto a la balsa, no es más que un punto en el espacio, perdido en medio de la intensa irradiación de los rayos solares. ¡No pueden verla! ¡No la han visto! El capitán de ese barco, sea quien sea, ¿habría sido tan inhumano como para huir sin acudir en nuestra ayuda si nos hubiese visto? ¡No! ¡Es imposible! ¡No nos ha visto!

—¡Fuego! ¡Humo! —exclama entonces Robert Kurtis—. ¡Quememos las planchas de la balsa! ¡Amigos míos! ¡Amigos míos! ¡Es nuestra última oportunidad de ser vistos!

Llevamos algunas planchas a proa, de manera que formen una pira. Se encienden, y no sin dificultades puesto que están húmedas, pero la humedad hará que el humo sea más espeso, y por tanto más visible. Muy pronto una columna negruzca sube hacia el cielo. Si fuese de noche, si llegase la oscuridad antes de que el *brick* haya desaparecido, ¡la llama sería visible incluso a la distancia que nos separa de él!

¡Pero las horas pasan y el fuego se apaga...!

En tales circunstancias, para resignarse, para someterse a los designios divinos, ¡hay que tener un dominio de sí mismo que yo no poseo! ¡No! No puedo tener confianza en este Dios que hace que nuestros sufrimientos sean más terribles todavía al mezclarnos alternativas de esperanza. ¡Blasfemo, como ha blasfemado el *bosseman*...! ¡Una débil mano se apoya sobre mí, y la señorita Herbey me muestra el cielo!

¡Ya basta! No quiero ver nada, me deslizo bajo las velas, me oculto, y unos sollozos escapan de mi pecho...

Durante este tiempo, el barco ha tomado otras amuras; después se aleja lentamente hacia el este, y tres horas más tarde los ojos más penetrantes serían incapaces de descubrir sus velas altas sobre el horizonte.

XLIV

15 de enero: Después de este último golpe, sólo nos queda esperar la muerte. Será más o menos lenta, pero llegará.

Hoy se han levantado algunas nubes por el oeste y nos han traído algunas bocanadas de viento. También la temperatura es un poco más soportable, y pese a nuestro estado de postración experimentamos su influencia. Mi garganta aspira un aire menos seco, pero desde la pesca del *bosseman*, es decir, desde hace siete días, no hemos comido nada. No queda nada en la balsa. Ayer he entregado a André Letourneur el último trozo que conservó su padre y que me entregó llorando.

Desde ayer, Jynxtrop, el negro, ha conseguido librarse de sus ataduras, y Robert Kurtis no ha ordenado que volvieran a atarlo. Además, ¿para qué? Ese miserable y sus cómplices están debilitados por un prolongado ayuno. ¿Qué podrían intentar ahora?

Hoy han aparecido varios tiburones de gran tamaño, y vemos sus aletas negras cortar las aguas con gran rapidez. No puedo dejar de considerarlos como ataúdes vivientes que muy pronto se tragarán nuestros miserables restos. Ya no me asustan, y más bien me atraen. Se acercan hasta rozar los bordes de la balsa, y el brazo de Flaypol, que colgaba fuera, ha estado a punto de ser atrapado de un bocado por uno de estos monstruos.

El *bosseman*, con los ojos fijos y desmesuradamente abiertos y los dientes cerrados que asoman bajo sus labios entreabiertos, considera a los tiburones desde un punto de vista totalmente diferente al mío. Quiere devorarlos, y no ser devorado por ellos. Si pudiese atrapar uno, no haría ascos a su carne coriácea. Nosotros, tampoco.

El *bosseman* va a tratar de intentarlo. Y puesto que no posee un gancho al que poder sujetar una soga, sabrá fabricarse uno. Robert

Kurtis y Daoulas así lo han comprendido, y se reúnen en consejo al tiempo que lanzan trozos de bordones y de jarcias, a fin de que los escualos continúen alrededor de la balsa.

Daoulas ha ido a buscar su azuela de carpintero, con la que cuenta poder hacer un gancho. Ya sea por su parte afilada, ya por la punta opuesta, es posible que esta herramienta pueda afianzarse entre las mandíbulas de un tiburón si se la traga. En cuanto al mango de la azuela, que es de madera, está sujeto por un fuerte calabrote, amojelado a uno de los largueros de la balsa.

Nuestros deseos se excitan con todos estos preparativos. Nos encontramos anhelantes de impaciencia. Por todos los medios posibles llamamos la atención de los tiburones, que ya no huirán.

El gancho está listo, pero no hay nada con qué cebarlo. El *bosseman*, que va de un lado a otro de la balsa hablándose a sí mismo, escudriña por todos los rincones, ¡y tiene todo el aire de estar buscando un cadáver entre nosotros!

Por tanto hay que recurrir al sistema que ya ha empleado, y el hierro de la azuela es recubierto por un trozo de lana roja, que proporciona una vez más el chal de la señorita Herbey.

Pero el *bosseman* no quiere actuar sin que se hayan tomado todas las precauciones posibles. ¿Está el gancho sólidamente amarrado? ¿La atadura que fija el cabo a la balsa será capaz de resistir todas las sacudidas? ¿Es el calabrote lo suficientemente sólido como para resistir? El *bosseman* verifica estos detalles tan importantes. Una vez hecho esto, deja deslizarse su artilingio bajo las aguas.

La mar es transparente, y se distinguiría con toda comodidad cualquier objeto a cien pies de profundidad. Veo descender lentamente el gancho recubierto con este trozo de tela roja, cuyo color resalta con toda claridad sobre la masa azul de las aguas.

Pasajeros y marineros, todos nos inclinamos por encima de la empavesada, guardando un profundo silencio. Pero parece que los tiburones, después de habérseles ofrecido este cebo a su voracidad, han ido desapareciendo poco a poco. Sin embargo, no pueden encontrarse lejos, y cualquier presa, sea cual fuere, que caiga en este lugar, ¡sería devorada en un instante!

De pronto el *bosseman* hace una señal con la mano. Muestra una masa enorme que se desliza hacia la balsa rozando la superficie de

la mar. Es un tiburón de doce pies de largo, que ha abandonado las aguas profundas y nada hacia nosotros en línea recta.

Cuando el animal está a cuatro brazas de la balsa, el *bosseman* va cobrando el cabo lentamente, de tal forma que el gancho le corte el paso, e imprime al trapo rojo un ligero movimiento que le da la apariencia de un objeto viviente.

Siento cómo mi corazón late con extrema violencia, ¡como si mi vida fuera a jugarse a una sola carta!

Mientras tanto el tiburón se acerca; sus ojos inyectados brillan en la superficie de las aguas, y sus mandíbulas, desmesuradamente abiertas, muestran, cuando se vuelve a medias, su paladar cubierto de agudos dientes.

¡Se oye un grito...! El tiburón se detiene y desaparece en la profundidad de las aguas.

¿Quién de nosotros ha lanzado ese grito, involuntario sin duda?

En ese momento el *bosseman* se yergue, pálido de ira.

—¡Al primero que hable —dice— lo mato!

Y vuelve a poner manos a la obra.

¡Después de todo, el *bosseman* tiene razón!

El gancho ha vuelto a sumergirse; pero durante media hora no hace acto de presencia ningún tiburón, y ha sido necesario sumergir el artilugio hasta veinte brazas de profundidad. Sin embargo, me da la impresión de que a esa profundidad las aguas se encuentran agitadas, y que dicha agitación indica la presencia de los escualos.

En efecto, el cabo sufre de pronto una violenta sacudida, y la sogla se suelta de las manos del *bosseman*; pero, sólidamente sostenida por los largueros de la balsa, no se nos va de las manos.

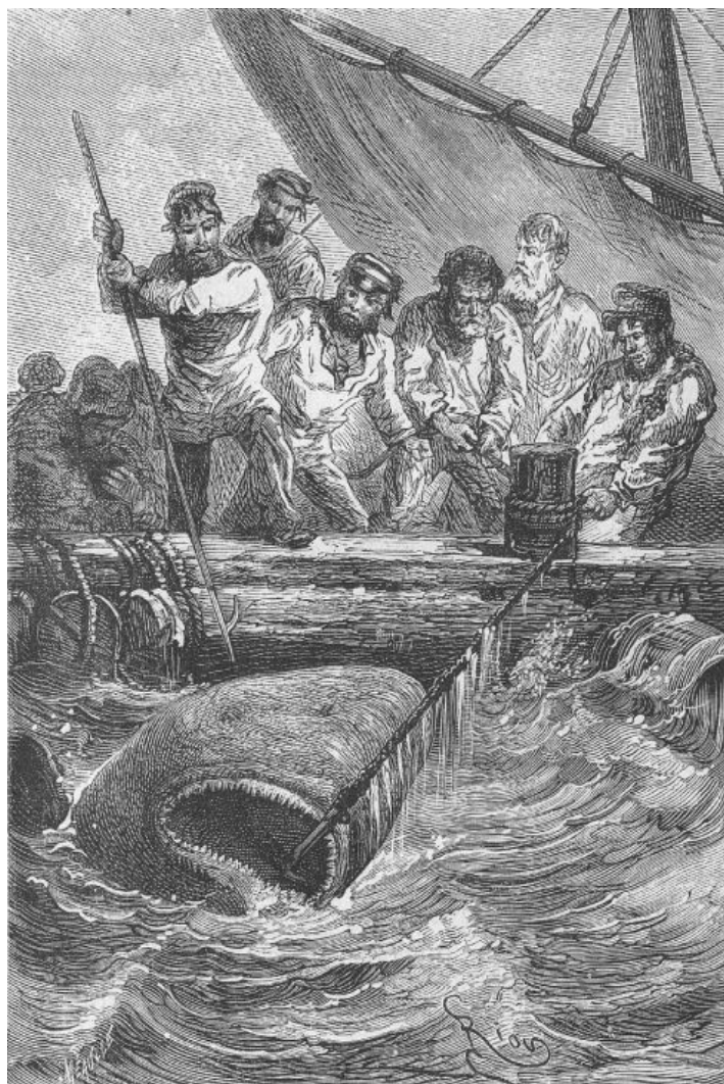
Un tiburón ha mordido, y ha quedado enganchado.

—¡Ayudadme, muchachos, ayudadme! —exclama el *bosseman*. Inmediatamente, tanto pasajeros como marinos, todos nosotros echamos mano del cabo. Nuestras fuerzas se ven multiplicadas por la esperanza, pero apenas son suficientes, pues el monstruo lucha violentamente. Halamos al unísono. Poco a poco, las capas superiores de la mar se van agitando bajo las enérgicas sacudidas de la cola y de los pectorales del tiburón. Inclinéndome, veo el enorme cuerpo que se convulsiona en medio de las aguas ensangrentadas.

—¡Ánimo! ¡Ánimo! —grita el *bosseman*.

Finalmente emerge la cabeza del animal. El gancho ha

penetrado hasta el fondo de su garganta a través de sus mandíbulas entreabiertas, y se ha agarrado allí, sin que ninguna sacudida sea capaz ahora de soltarlo. Daoulas coge un hacha para rematarlo en cuanto se encuentre al mismo nivel que la plataforma.



En este instante, se escucha un ruido seco. El tiburón ha cerrado violentamente las mandíbulas, que cortan con toda limpieza el mango de la azuela, y desaparece bajo las aguas.

¡Un alarido de desesperación se ha escapado de nuestras gargantas!

El *bosseman*, Robert Kurtis y Daoulas todavía han intentado capturar uno de esos tiburones, pese a que no tienen otro gancho ni herramientas para fabricarlo. Lanzas sogas con nudos corredizos, pero los lazos se deslizan sobre la piel resbaladiza de los escualos. El *bosseman* intenta incluso atraerlos permitiendo que su pierna cuelgue fuera de la balsa, a riesgo de verla amputada de una dentellada...

Finalmente cesan todas estas tentativas infructuosas, y cada cual vuelve a ocupar su sitio y a esperar una muerte que ya nada puede conjurar.

Pero no me he alejado tan rápidamente como para no haber escuchado cómo el *bosseman* decía a Robert Kurtis:

—Capitán, ¿qué día lo echamos a suertes?

Robert Kurtis no ha respondido, pero la pregunta está hecha.

XLV

16 de enero: Todos estamos tumbados sobre las velas. La tripulación de un barco que se cruzase con nosotros pensaría que estaba contemplando un pecio cubierto de cadáveres.

Sufro terriblemente. En el estado en que se encuentran mis labios, mi lengua, mi gástrico, ¿sería capaz de comer algo? No lo creo, y, sin embargo, mis compañeros y yo nos lanzamos unos a otros miradas salvajes.

Hoy el calor es tanto más fuerte cuanto que el cielo es tormentoso. Se elevan grandes vapores, pero realmente parece que puede llegar a llover por todas partes salvo en la balsa.

Sin embargo, todos contemplamos cómo ascienden las nubes con una mirada llena de avidez. Nuestros labios avanzan hacia ellas. ¡El señor Letourneur eleva sus manos implorantes hacia este cielo despiadado!

Presto atención para ver si algún fragor lejano anuncia una tormenta. Son las once de la mañana. Los vapores han cubierto los rayos solares, pero ya no poseen una apariencia tensa. Resulta evidente que la tormenta no se desencadenará, puesto que la masa de nubes ha tomado un tinte uniforme, y sus contornos, tan claros al amanecer, se ven difuminados en medio de un conjunto grisáceo. Ya no es más que niebla.

Pero ¿acaso no puede caer algo de lluvia de esta niebla, por muy poca que sea, aunque sólo sean unas cuantas gotas?

—¡Llueve! —grita de pronto Daoulas.

En efecto, a media milla de la balsa el cielo se ve cruzado por trazos paralelos. Está lloviendo, y puedo ver cómo las gotas rebotan sobre la superficie del océano. El viento, que ha refrescado, sopla en nuestra dirección. ¡Con tal que la nube no se agote antes de haber pasado sobre nuestras cabezas!

Finalmente Dios se ha apiadado de nosotros. Caen grandes gotas

de agua, como las de las grandes nubes tormentosas. Pero esta lluvia no durará, y habrá que recoger toda la que se pueda, puesto que una intensa estela de luz ya empieza a inflamar las nubes por su parte inferior encima del horizonte.



Robert Kurtis ha mandado enderezar la barrica rota, de tal forma que pueda contener la mayor cantidad de agua posible, y se despliegan las velas para recibir la lluvia sobre una mayor superficie.

Estamos tumbados sobre nuestras espaldas con la boca abierta. El agua riega mi rostro, mis labios, ¡y siento que se desliza hasta mi garganta! ¡Ah! ¡Goce inexplicable! ¡Es la vida la que corre dentro de mí! Las mucosas de mi garganta se lubrican con este contacto. ¡Respiro tanto como bebo esta agua vivificante que penetra hasta lo más profundo de mi ser!

La lluvia ha durado unos veinte minutos; después la nube, medio agotada, se ha fundido en el espacio.

Nos hemos levantado mejores. ¡Sí!, «mejores». ¡Nos estrechamos las manos, hablamos! ¡Parece como si nos hubiéramos salvado! ¡Dios, en su misericordia, nos enviará otras nubes que nos traerán de nuevo el agua de que tanto tiempo hemos carecido!

Además el agua que ha caído en la balsa no se perderá. La barrica y las velas la han recogido, pero será necesario conservarla preciosamente y distribuirla gota a gota.

En efecto, la barrica ha retenido unas dos o tres pintas de agua, y, exprimiendo la que empapa las velas, podremos aumentar nuestras reservas en cierta medida.

Los marineros van a proceder a esta operación cuando, con un gesto, Robert Kurtis los detiene.

—¡Un momento! —dice—. ¿Es potable esa agua?

Lo miro. ¿Por qué razón esta agua, que no es más que agua de lluvia, no iba a ser potable?

Robert Kurtis exprime sobre la taza de hierro blanco un poco del agua contenida en los pliegues de una vela; después la prueba, y, ante mi gran sorpresa, la tira inmediatamente.

La pruebo a mi vez. ¡Esa agua es más que salobre! ¡Parece agua de mar!

Y es que las velas, expuestas desde hace tanto tiempo a la acción de las olas, han comunicado al agua en ellas recogida una salinidad extrema. ¡Es una desgracia irreparable! ¡Pero no importa! Tenemos confianza. ¡Además nos quedan algunas pintas en la barrica! ¡Y ha llovido! ¡Volverá a llover!

XLVI

77 de enero: Si nuestra sed se ha calmado por unos instantes, por una consecuencia natural hemos vuelto a sentir los efectos del hambre con una mayor violencia. ¿No habría algún medio de atrapar sin gancho ni cebo uno de esos tiburones que rondan alrededor de la balsa? No, a menos que nos lancemos a la mar para atacar a esos monstruos a cuchilladas y en su propio elemento, tal como hacen los indios de las pesquerías de perlas. Robert Kurtis ya ha pensado en intentar la aventura. No se lo hemos permitido. Los tiburones son demasiado numerosos, y sería algo así como entregarse, sin provecho alguno, a una muerte segura.

Señalo aquí que si se puede llegar a engañar la sed, ya sea lanzándose a la mar, ya mascando cualquier objeto metálico, no ocurre lo mismo con el hambre, y nada puede sustituir a la sustancia nutritiva. Además el agua siempre puede llegar a producirse de forma natural —la lluvia, por ejemplo—. Por tanto, si nunca se debe llegar a desesperar totalmente a causa de la sed, ¿se puede llegar a desesperar absolutamente a causa del hambre!

¡Pues bien, nosotros hemos llegado a esos extremos! Y, para decirlo todo, hay que confesar que algunos de mis compañeros se miran con avidez. ¡Que se comprenda bien por qué pendiente se están deslizando nuestras ideas, y a qué grado de salvajismo puede llevar la miseria a los cerebros obsesionados por una sola preocupación!

Desdó que las nubes tormentosas que nos han proporcionado media hora de lluvia han pasado, el cielo se ha vuelto puro. El viento ha refrescado unos instantes, pero muy pronto ha vuelto a amainar, y la vela cuelga a lo largo del mástil. De todas formas, ya no consideramos el viento como un motor. ¿Dónde se encuentra la balsa? ¿A qué punto del Atlántico la han arrastrado las corrientes? ¡Nadie puede decirlo, ni desear que el viento sople del este y no del

norte o del sur! Sólo pedimos una cosa a esta brisa, y es que refresque nuestros pechos, que mezcle algo de vapor con este aire tan seco que nos devora, que temple finalmente este calor que derrama desde el cénit un sol de fuego.

Llega el atardecer, y la noche será oscura hasta las doce, hora en que se levantará la luna, que entra en su último cuarto. Las constelaciones, un poco brumosas, no proyectan ese soberbio resplandor que ilumina las noches frías.

Presa de una especie de delirio, bajo la impresión de un hambre atroz que normalmente se multiplica con la caída de la tarde, voy a recostarme sobre un montón de velas que hay a estribor, y allí me inclino sobre las aguas para aspirar su frescor.

De todos mis compañeros que están acostados en sus sitios habituales, ¿cuántos encuentran en el sueño un olvido de sus sufrimientos? Tal vez ni uno. En cuanto a mí, mi cerebro, vacío, se ve asediado por terribles pesadillas.

Sin embargo un sopor malsano, que no es ni la vigilia ni el sueño, se ha apoderado de mí. No sabría decir cuánto tiempo he permanecido en este estado de postración. Todo lo que recuerdo es que, en cierto momento, una sensación muy especial me ha sacado de él.

No sé si estoy soñando, pero mi olfato se siente herido por un olor que al principio no reconoce. Es como una emanación vaga que el resto de un soplo de brisa me trae por momentos. Mis narices se inflan y la aspiran. «¿Qué es este olor?», me siento tentado a gritar... Una especie de instinto me retiene, y busco como se busca en la memoria una palabra o un nombre olvidados.

Transcurren unos instantes. La intensidad de la emanación, más acusada, me provoca unas aspiraciones más fuertes.

—Pero —digo de pronto, y tal y como lo haría un hombre que acaba de recordar algo— ¡si es olor de carne asada!

Una aspiración más profunda me garantiza que mis sentidos no han podido engañarme, y sin embargo en la balsa...

Me levanto sobre las rodillas, vuelvo a aspirar y —que se me perdone la expresión—, ¡sorbo el aire ambiental...! La misma emanación acaba de herir mis narices. Estoy, pues, a sotavento del objeto que produce ese olor, y en consecuencia tal objeto se encuentra a proa de la balsa.

Heme aquí, pues, abandonando mi sitio, arrastrándome como un animal, escudriñando —no con los ojos, sino por las narices—, deslizándome bajo las velas, entre los bordones, con la prudencia de un gato, y no deseando a ningún precio llamar la atención de mis compañeros.

Durante unos minutos me arrastro así por todos los rincones, guiándome por el olor, como un sabueso. Tan pronto se me escapa el rastro, ya porque me aleje de la meta, ya porque caiga la brisa, como me llega la emanación con nueva intensidad. ¡Finalmente encuentro el rastro, y presiento que voy directamente hacia el objeto!

En este momento, he alcanzado el ángulo de estribor, a proa de la balsa, y reconozco que el olor es el de un trozo de tocino ahumado. No me equivoco. ¡Todas las papilas de mi lengua se erizan de deseo!

Tengo entonces que deslizarme bajo un espeso montón de velas. Nadie me ve, nadie me oye. Me deslizo sobre las rodillas, sobre los codos. Alargo el brazo. Mi mano alcanza un objeto cubierto por un trozo de papel. Lo descubro rápidamente, y lo miro a la luz de la luna, que asoma en este momento por encima del horizonte.

No es una ilusión, no. Aquí, en mi mano, tengo un pedazo de tocino, apenas un cuarto de libra, ¡pero lo suficiente para aliviar durante todo un día mis torturas! Lo llevo a la boca...

Una mano agarra la mía. Me vuelvo conteniendo apenas un rugido. Reconozco a Hobbart, el maestresala.

Todo se explica, la situación particular de Hobbart, su salud relativamente mejor, sus quejas hipócritas. ¡En el momento del naufragio pudo salvar algunas provisiones, las guardó como reserva, ha estado alimentándose mientras nosotros nos moríamos de hambre! ¡El muy miserable!

¡Pero, no! Hobbart ha actuado con inteligencia. Me doy cuenta de que es un hombre prudente, avisado, y, si ha conservado algún alimento a espaldas de los demás, tanto mejor para él... y para mí.

Hobbart no lo ve como yo. Coge mi mano y trata de recuperar el trozo de tocino, pero sin decir nada; no quiere atraer la atención de sus camaradas.

Yo tengo el mismo interés que él en callarme. ¡Es necesario que los demás no vengan a arrancarme esta presa! Por tanto lucho

silenciosamente, pero con tanta más rabia cuanto que oigo a Hobbart decir entre dientes:

—¡Mi último bocado! ¡Mi último bocado!

¡Su último bocado! ¡Lo necesito a toda costa, lo quiero, lo tendré! ¡Agarro a mi adversario por la garganta, que emite estertores a causa de la presión de mi mano, y muy pronto queda inmóvil!

Y yo trituro el trozo de tocino entre mis dientes mientras mantengo a Hobbart derribado...

Después, soltando al desdichado, me arrastro de nuevo y vuelvo a ocupar mi sitio a popa.

Nadie me ha visto. ¡He comido!

XLVII

18 de enero: ¡Espero la llegada del día con una extraña ansiedad! ¿Qué dirá Hobbart? ¡Me parece que podrá denunciarme! ¡No! Es absurdo. Si cuento todo lo que ha ocurrido, si digo cómo ha vivido Hobbart mientras nosotros nos moríamos de hambre, cómo se ha alimentado a nuestras expensas, a nuestra costa, sus compañeros lo asesinarán sin piedad.

¡Qué más da! Quiero verme a pleno día.

He saciado el hambre momentáneamente, aunque el trozo de tocino fuese bien poca cosa —un bocado, «el último», como ha dicho ese desdichado—. Sin embargo, ya no sufro más, y, lo digo desde lo más profundo de mi corazón, siento algo así como remordimientos por no haber compartido ese miserable despojo con mis compañeros. Debería haber pensado en la señorita Herbey, en André, en su padre... ¡Y no he pensado más que en mí!

Mientras tanto, la luna sube por el horizonte, y muy pronto las primeras claridades del alba la suceden. Pronto se hará de día, pues nos encontramos en esas bajas latitudes que no conocen el alba ni el crepúsculo.

No he pegado un ojo. Desde los primeros resplandores me da la impresión de ver una masa informe que se balancea a la altura de la mitad del mástil.

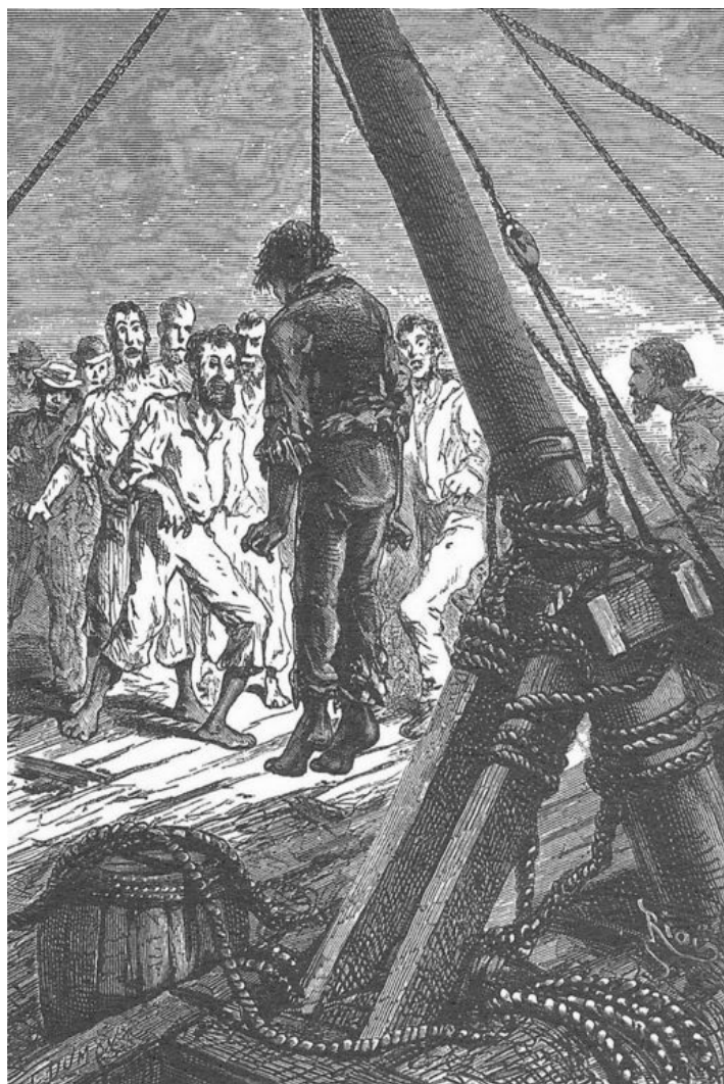
¿Qué es ese objeto? Todavía no puedo distinguirlo, y sigo tendido sobre el montón de velas.

Pero los primeros rayos solares se deslizan finalmente sobre la mar, y pronto puedo percibir un cuerpo que, balanceándose en el extremo de una cuerda, obedece a los movimientos de la balsa.

Un irresistible presentimiento me arrastra hacia el cuerpo, y alcanzo la base del mástil...

Ese cuerpo es el de un ahorcado. ¡El ahorcado es Hobbart, el maestresala! ¡Soy yo, sí, sí, yo, quien lo ha empujado al suicidio!

Se me escapa un grito de horror. Mis compañeros se levantan, ven el cuerpo, se precipitan. ¡Pero no es para comprobar si todavía le queda un soplo de vida...! Además Hobbart está bien muerto, y su cadáver ya está frío.



En un instante cortan la cuerda. El *bosseman*, Daoulas, Jynxtrop, Falsten y los demás están ahí, inclinados sobre el cadáver.

¡No! ¡No lo he visto! ¡No he querido verlo! ¡No he tomado parte en esa horrible comida! ¡Ni la señorita Herbey, ni André Letourneur, ni su padre han querido pagar a tal precio un alivio a nuestros sufrimientos!

Robert Kurtis, lo ignoro... No me he atrevido a preguntárselo.

¡En cuanto a los otros, al *bosseman*, Daoulas, Falsten, los marineros! ¡Oh! El hombre transformado en una bestia salvaje... ¡Es terrible!

Los señores Letourneur, la señorita Herbey y yo nos hemos ocultado bajo la tienda, ¡no hemos querido ver nada! ¡Ya era suficiente con oírlo!

¡André Letourneur quería lanzarse sobre esos caníbales, arrancarles esos horribles restos! He tenido que luchar con él para detenerlo.

Y, sin embargo, ¡los desgraciados están en su derecho! ¡Hobbart estaba muerto! ¡Ellos no lo han matado! Y, como un día dijo el *bosseman*, «más vale comer a un muerto que a un vivo».

¡Quién sabe ahora si esta escena no es más que el prólogo de un drama abominable que acabará ensangrentando la balsa!

¡He hecho todas estas observaciones a André Letourneur, pero no he podido borrar el horror, que ha llegado en él al colmo!

Sin embargo, piénsese en esto: ¡nos morimos de hambre, y ocho de nuestros compañeros tal vez escaparán a esta muerte horrible!

Hobbart, gracias a las provisiones que había ocultado, era el que mejor se encontraba de todos nosotros. Ninguna enfermedad orgánica alteró sus tejidos. ¡Ha dejado de existir en pleno estado de salud, y a causa de un golpe brutal!

Pero ¿a qué terribles reflexiones se dejará arrastrar mi espíritu? ¿Es que estos caníbales me causan más envidia que horror?

En este momento uno de ellos eleva la voz. Es Daoulas, el carpintero.

Habla de hacer evaporar al sol el agua de la mar para conseguir sal.

—Y salaremos lo que queda —dice.

—Sí —responde el *bosseman*.

Y eso es todo. Sin duda la propuesta del carpintero se ha llevado

a cabo, pues no oigo nada más. Un profundo silencio reina alrededor de la balsa, y llego a la conclusión de que mis compañeros duermen.

Ya no tienen hambre.

XLVIII

19 de enero: Durante la jornada del 19 de enero, el mismo cielo, la misma temperatura. Llega la noche sin traer cambio alguno en el estado de la atmósfera. No he podido dormir siquiera unas horas.

Por la mañana oigo gritos de ira que resuenan a bordo.

Los señores Letourneur, la señorita Herbey, que están conmigo bajo la tienda, se levantan. Aparto la lona y miro lo que ocurre.

El *bosseman*, Daoulas y los demás marineros están en un estado de exasperación terrible. Robert Kurtis, sentado a popa, se levanta e, informándose de lo que excita sus iras, trata de calmarlos.

—¡No! ¡No! ¡Sabremos quién lo ha hecho! —dice Daoulas, lanzando una feroz mirada a su alrededor.

—¡Sí —prosigue el *bosseman*—, aquí hay un ladrón, puesto que ha desaparecido lo que quedaba!

—¡No he sido yo! ¡Ni yo! —responden uno tras otro todos los marineros.

Y veo cómo todos esos desdichados escudriñan por todos los rincones, levantando las velas, desplazando los bordones. Su ira va en aumento al ver que su búsqueda no da resultado alguno.

El *bosseman* viene hacia mí.

—¿Sabe usted quién es el ladrón? —me dice.

—No sé lo que quiere usted decir —le respondo.

Daoulas y algunos marineros se acercan.

—Hemos buscado por toda la balsa —dice Daoulas—. Sólo nos queda mirar en la tienda...

—Nadie ha salido de la tienda, Daoulas.

—Hay que comprobarlo.

—¡No! ¡Dejen tranquilos a los que se mueren de hambre!

—Señor Kazallon —me dice el *bosseman*, conteniéndose—, nosotros no le acusamos... Si uno de ustedes ha tomado su parte, la

misma que rehusó ayer, estaba en todo su derecho. ¡Pero ha desaparecido todo, ¿lo oye?, todo!

—¡Registremos la tienda! —exclama Sandon.

Los marineros avanzan. No puedo hacer frente a estos desdichados cegados por la ira. Un terrible temor me embarga. ¿Acaso el señor Letourneur, no para él, sino para su hijo, habrá llegado a coger...? ¡Si lo ha hecho, estos locos lo van a destrozar!

Miro a Robert Kurtis como para pedirle protección. Robert Kurtis viene a situarse cerca de mí. Sus dos manos están hundidas en sus bolsillos, pero adivino que están armadas.

Sin embargo, a una conminación del *bosseman*, la señorita Herbey y los señores Letourneur han tenido que salir de la tienda, que es registrada hasta en sus más recónditos rincones, pero afortunadamente en vano.

Resulta evidente que, puesto que los restos de Hobbart han desaparecido, es porque alguien los ha lanzado a la mar.

El *bosseman*, el carpintero, los marineros son presa de la desesperación más terrible.

Pero ¿quién lo ha hecho? Miro a la señorita Herbey, al señor Letourneur. Su mirada responde que no han sido ellos.

Mis ojos se posan sobre André, que vuelve unos instantes la cabeza.

¡El desdichado joven! ¿Ha sido él? Y si ha sido él, ¿comprende las consecuencias de su acto?

XLIX

Del 20 al 22 de enero: Durante los días siguientes, los que han tomado parte en esta horrible comida del 18 de enero han sufrido poco, pues se han alimentado y han bebido.

Pero la señorita Herbey, André Letourneur, su padre y yo, ¿sería posible describir lo que padecemos? ¿No llegaremos a sentir que hayan desaparecido esos despojos? Si muere uno de nosotros, ¿resistiremos...?

El *bosseman*, Daoulas y los demás Se han visto muy pronto agujoneados por el hambre, y nos miran con ojos extraviados. ¿Acaso seremos una presa segura para ellos?

En realidad, lo que más nos hace sufrir no es el hambre, es la sed. ¡Sí! Entre unas cuantas gotas de agua y unas migajas de bizcocho, ¡ni uno de nosotros vacilaría! Siempre se ha dicho de los náufragos que se encontraron en las mismas circunstancias que nosotros, y es bien cierto. Se sufre más por la sed que por el hambre, y también se muere antes.

Y, suplicio terrible, tenemos a nuestro alrededor toda esta agua de la mar que, a la vista, ¡es tan parecida al agua dulce! Varias veces he tratado de beber unas gotas, pero me ha causado unas náuseas insoportables y una sed más ardiente que antes.

¡Ah! ¡Ya está bien! ¡Hace cuarenta y dos días que abandonamos el barco[56]! En adelante, ¿quién de nosotros podrá hacerse ilusión alguna? ¿No estamos destinados a morir uno tras otro, y de la peor de las muertes?

Siento como si una especie de neblina se espesase alrededor de mi cerebro. Como un delirio que va a apoderarse de mí. Lucho por recuperar la lucidez que se me va. ¡Este delirio me aterra! ¿Dónde va a conducirme? ¿Seré lo suficientemente fuerte como para recuperar la razón...?

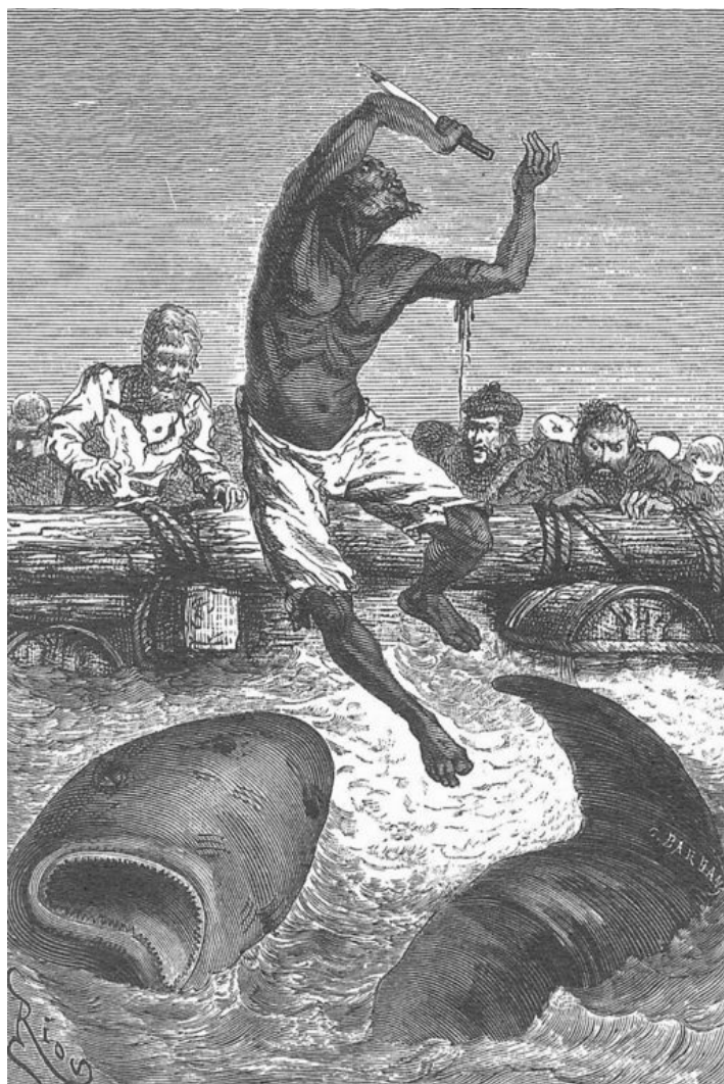
He vuelto en mí, no sabría decir después de cuántas horas. Mi frente está cubierta de compresas, humedecidas en agua de mar gracias a los cuidados de la señorita Herbey, ¡pero siento que me queda poco tiempo de vida!

Hoy, 22, ha ocurrido una escena terrible. Jynxtrop, el negro, presa de un acceso súbito de locura furiosa, comienza a recorrer de pronto la balsa lanzando alaridos. Robert Kurtis quiere detenerlo, ¡pero en vano! ¡Se lanza sobre nosotros para devorarnos! Tenemos que defendernos de los ataques de esa bestia feroz. Jynxtrop ha cogido un espeque, y es muy difícil parar sus golpes.

Pero, de pronto, por un cambio brusco que tan sólo un ataque de locura puede explicar, su rabia se vuelve contra él mismo. Se desgarrá con sus dientes, con sus uñas, y nos lanza su sangre a la cara, gritando:

—¡Bebed! ¡Bebed!

Después da un salto y oigo caer su cuerpo a la mar.



El *bosseman*, Falsten, Daoulas se precipitan a proa de la balsa para recuperar su cuerpo, ¡pero no ven más que un gran círculo rojo, en medio del cual se debaten monstruosos tiburones!

L

22 y 23 de enero: Ya no quedamos más que once a bordo, y ahora me parece imposible que cada día no cuente con una nueva víctima. El final de este drama, sea cual sea, se acerca. Si antes de ocho días no hemos alcanzado tierra ni un navío lleva a cabo el salvamento de los náufragos, el último superviviente del *Chancellor* habrá dejado de existir.

El 23 ha cambiado el aspecto del cielo. La brisa ha refrescado notablemente. Durante la noche, el viento ha halado del nordeste. La vela de la balsa se ha hinchado, y una estela bastante pronunciada indica que se desplaza sensiblemente. El capitán evalúa este desplazamiento en tres nudos.

Robert Kurtis y el ingeniero Falsten son sin duda los más sanos de todos nosotros. Pese a que su delgadez sea extrema, soportan las privaciones de forma sorprendente. No sabría describir a qué extremo ha quedado reducido la pobre señorita Herbey. No es más que un alma perdida, pero un alma todavía valiente, y toda su vida parece haberse concentrado en sus ojos, que brillan extraordinariamente. ¡Ella vive en el cielo, no en la tierra!

Un hombre de tanta energía como el *bosseman* se encuentra ahora, sin embargo, totalmente abatido. Está irreconocible. Tiene la cabeza inclinada sobre el pecho, sus largas manos huesudas posadas sobre sus rodillas, cuyas agudas rótulas sobresalen bajo el raído pantalón; está siempre sentado en un ángulo de la balsa, sin levantar nunca la vista. Contrariamente a la señorita Herbey, no vive más que para su cuerpo, y su inmovilidad es tal, que a veces imagino que ha dejado de existir.

Ya no se oyen palabras en la balsa, ni siquiera gemidos. Hay un silencio absoluto. No se intercambian ni diez palabras cada día. Además las pocas palabras que nuestras lenguas, nuestros labios

tumefactos y endurecidos podrían pronunciar serían absolutamente ininteligibles. ¡La balsa no transporta más que espectros macilentos, exangües, que ya no tienen nada de humanos!

LI

24 de enero: ¿Dónde estamos? ¿Hacia qué porción del Atlántico ha sido empujada la balsa? He interrogado en dos ocasiones a Robert Kurtis, y sólo ha podido responderme vagamente. Sin embargo, como siempre anotó la dirección de las corrientes y de los vientos, cree que debemos de haber sido arrastrados al oeste, es decir, hacia la tierra.

Hoy la brisa ha caído totalmente. Sin embargo, sobre la superficie de la mar puede verse mucho oleaje, lo que nos indica que hacia el este se ha producido alguna alteración de las aguas. Sin duda, alguna tempestad habrá perturbado esa porción del Atlántico. La balsa se mueve mucho. Robert Kurtis, Falsten y el carpintero emplean las fuerzas que les quedan en consolidar las partes que amenazan con desmembrarse.

¿Para qué molestarse? Que acaben de una vez por desmembrarse las tablas. ¡Que el océano nos devore! ¡Ya le hemos disputado bastante nuestra miserable vida!

Verdaderamente nuestras torturas han alcanzado el punto más elevado que el hombre puede soportar. ¡Es imposible que sigan aumentando! El calor es intolerable. El cielo vierte sobre nosotros plomo fundido. El sudor nos empapa a través de nuestros andrajos, y la transpiración hace aumentar aún más nuestra sed. ¡No, no puedo describir lo que siento! ¡Cuando se trata de describir dolores sobrehumanos faltan las palabras!

La única manera de refrescarnos que hemos podido encontrar en algunas ocasiones nos está ahora prohibida. Ninguno de nosotros puede soñar con bañarse, pues desde la muerte de Jynxtrop los tiburones llegan en tropel y rodean la balsa.

Hoy he tratado de procurarme un poco de agua potable haciendo evaporar el agua de la mar; pero, pese a mi paciencia, apenas si consigo humedecer un trozo de tejido. Además, la

cacerola, que está muy deteriorada, no ha podido soportar el fuego; se ha roto, y me he visto forzado a abandonar mi operación.

El ingeniero Falsten está ya casi aniquilado, y sólo logrará sobrevivir unos días. Cuando levanto la cabeza ni siquiera lo veo. ¿Está acostado bajo las velas o ha muerto? ¡Sólo el enérgico capitán Kurtis está de pie a proa y mira! ¡Cuando pienso que este hombre... conserva la esperanza!

Voy a tumbarme a popa. Allí esperaré la muerte. Lo mejor es que llegue cuanto antes.

¿Cuántas horas han transcurrido? Lo ignoro... De pronto oigo unas carcajadas. ¡Sin duda alguno de nosotros se está volviendo loco!

Las carcajadas se multiplican. No levanto la cabeza. Me importa poco. Sin embargo, unas palabras incoherentes llegan a mis oídos.

—¡Una pradera, una pradera! ¡Árboles verdes! ¡Una taberna entre los árboles! ¡Rápido! ¡Rápido! ¡Aguardiente, agua, a una guinea la gota! ¡Pagaré! ¡Tengo oro! ¡Tengo oro!

¡Pobre alucinado! Ni todo el oro de la banca podría darte una gota de agua en este momento.

¡Es el marinero Flaypol, que, delirante, exclama!

—¡Tierra! ¡La tierra está ahí!

¡Esta palabra sería capaz de galvanizar a un muerto! Hago un doloroso esfuerzo y me levanto. ¡No hay tierra alguna! Flaypol se pasea por la plataforma, ríe, canta, ¡hace gestos hacia una costa imaginaria! Indudablemente le faltan las percepciones directas del oído, de la vista y del gusto, pero las suple; un fenómeno puramente cerebral. También habla de amigos ausentes. Los lleva a su taberna de Cardiff, *Las Armas de Georges*. Allí ofrece ginebra, *whisky*, agua, sobre todo agua, ¡agua que embriaga! Helo aquí caminando entre todos estos cuerpos extendidos, tropezando a cada paso, cayendo, levantándose, cantando con una voz aguardentosa. Parece como si hubiese alcanzado el último grado de la embriaguez. Bajo el imperio de su locura, ya no sufre, ¡y su sed se ha calmado! ¡Ah! ¡Quisiera estar alucinado como él!

¡Acabará el desdichado como ha acabado Jynxtrop, el negro, precipitándose a las aguas?

Daoulas, Falsten y el *bosseman* ya lo habrán pensado, y si Falypol quiere matarse, ¡no permitirán que lo haga «sin provecho

para ellos»! ¡Por eso se levantan, lo siguen, lo espían! ¡Si Flaypol pretende lanzarse a la mar, esta vez ellos se lo disputarán a los tiburones!

Pero no será así. Durante su alucinación, Flaypol ha alcanzado realmente el último grado de la embriaguez, como si se encontrase ebrio a causa de los licores que ofrecía en su delirio, y, cayendo como un fardo, se ha dormido profundamente.

LII

24 de enero: La noche del 24 al 25 ha sido brumosa y a causa de no sé qué fenómeno una de las más calientes que se pueda imaginar. La bruma es agobiante. Es como para pensar que una chispa bastaría para incendiarla como a una sustancia explosiva. La balsa no sólo se encuentra en estado estacionario, sino que no experimenta movimiento alguno. En ocasiones me pregunto si todavía flota.

Durante esta noche intento calcular cuántos somos a bordo. Me parece que todavía somos once, pero apenas puedo concentrar las ideas necesarias como para establecer el cálculo. Tan pronto cuento diez como doce. Debemos de ser once desde que Jynxtrop ha fallecido. Mañana ya no serán más que diez, yo habré muerto.

Y, en efecto, soy perfectamente consciente de que estoy llegando al término de mis sufrimientos, pues toda mi vida pasa a través de mis recuerdos. ¡Mi país, mis amigos, mi familia, puedo volver a verlos por última vez en sueños!

Por la mañana me he despertado, si es que puede llamarse sueño a esa especie de torpor malsano en el que he estado sumergido. ¡Qué Dios me perdone, pero pienso seriamente en acabar! La idea se me incrusta en el cerebro. Experimento una especie de hechizo diciéndome que mis miserias se acabarán cuando yo quiera.

He hecho saber mi resolución a Robert Kurtis, y le hablo con una curiosa tranquilidad de espíritu. El capitán se limita a hacer un signo afirmativo.

—Yo —dice inmediatamente— no me mataré. Sería abandonar mi puesto. Si la muerte no me llega antes que a mis compañeros, ¡seré el último que quede en la balsa!

La bruma continúa. Flotamos en medio de una atmósfera grisácea. Ya ni siquiera alcanzamos a ver la superficie del agua. La bruma se levanta del océano como una nube espesa, pero se puede

notar que por encima de ella brilla un sol ardiente que pronto habrá absorbido todos los vapores.

Hacia las siete creo escuchar gritos de pájaros por encima de mi cabeza. Robert Kurtis, siempre de pie, escucha los gritos con ansiedad. Se repiten en tres ocasiones.

A la tercera, me acerco y oigo al capitán, que murmura con voz sorda:

—¡Pájaros...! Pero entonces... ¡la tierra estará cerca...!

¿Todavía cree Robert Kurtis en la tierra? ¡Por lo que a mí respecta, yo no lo creo! No existen continentes ni islas. ¡El globo no es más que un esferoide líquido, como lo fue en el segundo período de su formación!

Sin embargo, espero la disipación de las brumas con cierta impaciencia; no es que cuente con avistar tierra, pero ese absurdo pensamiento de una esperanza irrealizable me obsesiona, y tengo prisa por desembarazarme de él.

Hacia las once la niebla empieza a disiparse. Mientras sus espesas volutas ruedan sobre la superficie de las aguas, entreveo el azul del cielo por las aberturas superiores. Brillantes rayos atraviesan las brumas y nos pican como saetas de metal candente. Pero esta condensación de vapores sólo se lleva a cabo en las capas superiores, y todavía no puedo observar el horizonte.

Durante media hora los torbellinos nos cubren, y no se disipan sin dificultades, puesto que nos falta absolutamente el viento.

Robert Kurtis, apoyado en la borda de la plataforma, trata de perforar esta opaca cortina de brumas.

Por fin el sol con todo su ardor limpia la superficie del océano; la niebla se aleja, se hace la claridad en un radio más amplio, aparece el horizonte...

El horizonte es lo que ha sido siempre desde hace seis semanas, ¡una línea continua y circular, en la que se confunden el cielo y el agua!

Robert Kurtis, después de haber mirado a su alrededor, no pronuncia una sola palabra. ¡Ah! Lo compadezco de todo corazón, pues, de todos nosotros, él es el único que no puede acabar cuando quiera. En cuanto a mí, moriré mañana, y, si la muerte no me hiere, iré a su encuentro. En cuanto a mis compañeros, ignoro si están vivos aún, pero me parece que han transcurrido muchos días desde

que no los he visto.

Ha llegado la noche. No he podido dormir un solo instante. Hacia las dos me ha causado la sed tales dolores, que no he podido contener mis gritos. ¡Cómo! ¿Acaso no tendré, antes de morir, la suprema voluptuosidad de apagar este fuego que me consume el pecho?

¡Sí! ¡A falta de la sangre de los demás, beberé mi propia sangre! No me servirá de nada, lo sé, pero, al menos, ¡mataré mi dolor!

Apenas esta idea ha cruzado por mi mente, cuando la pongo en práctica. Logro abrir mi cuchillo. Mi brazo está descubierto. De un tajo corto una vena. La sangre sólo sale gota a gota, ¡y heme aquí saciando mi sed con la fuente de mi vida! Esta sangre vuelve a mí mismo, aplaca durante unos instantes mis torturas atroces; después, se para, ¡ya no tiene fuerzas para correr!

¡Cuánto tarda en llegar mañana!

Con el día ha vuelto a concentrarse una espesa niebla en el horizonte y ha reducido el círculo cuyo centro está formado por la balsa. La niebla es ardiente como las humaredas que se escapan de una caldera.

Hoy es mi último día.

Antes de morir me gustaría estrechar la mano de un amigo. Robert Kurtis está ahí, cerca de mí. Me arrastro hasta él y le cojo la mano. ¡Me comprende, sabe que se trata de un adiós, y me parece como si, a causa de una última esperanza, quisiera retenerme! Es inútil.

Me hubiese gustado también volver a ver a los señores Letourneur, a la señorita Herbey... ¡No me atrevo! ¡La joven sería capaz de leer mi resolución en mis ojos! ¡Me hablaría de Dios, de la otra vida que hay que esperar! Esperar, ya no tengo valor para hacerlo... ¡Qué Dios me perdone!

Vuelvo hacia la popa de la balsa, y, después de grandes esfuerzos, consigo ponerme en pie, cerca del mástil [57]. ¡Por última vez recorro con la mirada esta mar despiadada, este horizonte que no se desplaza! Aunque avistase tierra, aunque un navío se elevase por encima de las olas, me creería víctima de una ilusión... ¡Pero la mar está desierta!

Son las diez de la mañana. Es el momento de acabar. Los últimos retortijones del hambre, los agujijones de la sed me desgarran con

renovada violencia. El instinto de conservación se extingue en mí. ¡En unos cuantos instantes habré acabado de vivir...! ¡Qué Dios tenga piedad de mí!

En este momento se eleva una voz. Reconozco la voz de Daoulas.

El carpintero está cerca de Robert Kurtis.

—Capitán —dice—, vamos a echar a suertes.

En el momento de lanzarme a la mar me detengo. ¿Por qué? No sabría decirlo, pero regreso a popa de la balsa.

LIII

26 de enero: Se ha hecho la propuesta. Todos la han oído y todos la han comprendido. Desde hace unos días se había convertido en una idea fija que nadie osaba formular.

Vamos a echar a suertes.

Cada cual tendrá su parte de aquel al que la suerte designe.

Pues bien, ¡sea! Si la suerte me designa, no me quejaré.

Me parece que alguien ha propuesto hacer una excepción a favor de la señorita Herbey y que es André Letourneur quien lo ha hecho. Pero un murmullo colérico se levanta entre los marineros. Somos once a bordo, por tanto cada uno de nosotros tiene diez posibilidades a favor y una en contra, y la excepción propuesta cambiaría la proporción. La señorita Herbey sufrirá la suerte común.

Son entonces las diez y media de la mañana. El *bosseman*, al que la propuesta de Daoulas ha reanimado, insiste para que el sorteo se lleve a cabo inmediatamente. Tiene razón. Además ninguno de nosotros se aferra a la vida. Aquel al que la suerte designe sólo precederá unos días, tal vez unas horas, a sus compañeros en la muerte. Es bien sabido, y no existe temor a la muerte. Pero lo que queremos es no sufrir esta hambre durante uno o dos días, no sentir esta sed, y eso es lo que ocurrirá.

No podría decir cómo nuestros nombres se encuentran de pronto en el fondo de un sombrero. Sólo Falsten puede haberlos escrito en una hoja de su cuaderno de notas.

Los once nombres están ahí. Se acuerda, sin discusión, que el último en salir será el de la víctima.

¿Quién sacará las papeletas? Hay una especie de vacilación.

—¡Yo! —responde uno de nosotros.

Me vuelvo y reconozco al señor Letourneur.

Está ahí, de pie, pálido, con las manos extendidas, sus blancos cabellos cayendo sobre sus flacas mejillas, tremendo en su calma.

¡Ah! ¡Desdichado padre! ¡Ya te comprendo! ¡Sé por qué quieres ser tú quien saque los nombres! ¡Tu abnegación paterna llegará hasta ese extremo!

—¡Cuando quieran! —dice el *bosseman*.

El señor Letourneur mete la mano en el sombrero. Coge un papel, lo abre, y pronuncia en voz alta el nombre escrito en el papel, que se lo pasa al que dicho nombre designa.

El primer nombre en salir es el de Burke, que lanza un grito de alegría.

El segundo, el de Flaypol.

El tercero, el del *bosseman*.

El cuarto, el de Falsten.

El quinto, el de Robert Kurtis.

El sexto, el de Sandon.

Han salido la mitad de los nombres más uno.

El mío no ha salido. Trato de calcular las posibilidades que me quedan: cuatro buenas, una mala.

Desde que Burke ha lanzado ese grito, no se ha vuelto a pronunciar una palabra.

El séptimo nombre es el de la señorita Herbey, pero la joven ni siquiera se ha estremecido.

El octavo nombre es el mío. ¡Sí! ¡El mío!

El noveno:

—¡Letourneur!

—¿Cuál? —pregunta el *bosseman*.

—André —responde el señor Letourneur.

Se oye un grito, y André cae sin conocimiento.

—¡Pero siga! —exclama rugiendo Daoulas, el carpintero, cuyo nombre es el único que queda en el sombrero junto al del señor Letourneur.

Daoulas mira a su rival como a una víctima a la que quiere devorar. El señor Letourneur, por su parte, está casi sonriente. Mete su mano en el sombrero y saca el penúltimo papel, lo abre lentamente, y sin que su voz se debilite, con una firmeza que nunca hubiese esperado de este hombre, pronuncia un nombre: «¡Daoulas!».

El carpintero está salvado. Un alarido se escapa de su pecho. Después el señor Letourneur coge el último de los papeles y, sin abrirlo, lo rompe.

Pero un trozo de papel roto ha volado hacia un rincón de la balsa. Nadie presta atención. Me arrastro hacia ese lado, recojo el papel y en una esquina leo: And...

El señor Letourneur se lanza sobre mí, me arranca violentamente el trozo de papel de las manos, lo arruga entre sus dedos y, después, mirándome con aire grave, lo lanza a la mar.

LIV

Continuación del 26 de enero: Lo he comprendido todo. El padre se ha sacrificado por el hijo, y, no teniendo que darle más que su vida, se la da.

Mientras tanto, todos estos famélicos no quieren esperar más. Los retortijones de sus entrañas se multiplican en presencia de la víctima que les corresponde por derecho. El señor Letourneur ya no es un hombre para ellos. Todavía no han dicho nada, pero sus labios se adelantan en punta, sus dientes se descubren listos para el rapto violento, para desgarrar como dientes de carniceros, con la brutal voracidad de las bestias. ¿Pretenderán lanzarse sobre su víctima y devorarla viva?

¿Quién podrá creer que en este momento se alce una voz haciendo un llamamiento al resto de la humanidad que todavía pueda quedarles a estos hombres, y quién podrá creer sobre todo que el llamamiento vaya a ser escuchado? ¡Sí! Una voz los ha detenido en el mismo instante en que iban a lanzarse sobre el señor Letourneur. El *bosseman*, dispuesto a ejercer el papel de carnicero, y Daoulas, con el hacha en la mano, se han quedado inmóviles.

La señorita Herbey avanza, o más bien se arrastra hacia ellos.

—Amigos míos —dice—, ¿quieren esperar un día más? ¡Sólo uno! Si mañana no encontramos tierra, si no nos recoge ningún barco, nuestro pobre compañero se convertirá en su presa...



Al escuchar estas palabras mi corazón se estremece. Me parece que la joven ha hablado con un acento profético, ¡y que una inspiración de lo Alto anima a la noble criatura! Una inmensa esperanza llena de nuevo mi corazón. ¡Tal vez la señorita Herbey ha entrevisto la costa, el navío, en una de esas visiones sobrenaturales que Dios hace pasar delante de ciertas miradas! ¡Sí! ¡Hay que esperar un día más! ¿Qué significa un día después de todo lo que hemos sufrido?

Robert Kurtis piensa igual que yo. Unimos nuestros ruegos a los de la señorita Herbey, y Falsten habla en el mismo sentido. Suplicamos a nuestros compañeros, al *bosseman*, a Daoulas, a los demás...

Los marineros se detienen y no dejan oír ni un solo murmullo.

El *bosseman* tira entonces el hacha; después, con voz sorda, dice:

—¡Hasta mañana, al despuntar el día!

Estas palabras lo dicen todo. Si mañana no se ha avistado la tierra o un navío, el horrible sacrificio se llevará a cabo.

Ahora cada cual ha vuelto a su sitio, y con un renovado esfuerzo soporta sus dolores. Los marineros se tapan con las velas. Ni siquiera tratan de observar la mar. ¡No les importa! Mañana comerán.

Mientras tanto, André Letourneur ha recobrado el conocimiento, y su primera mirada se ha dirigido hacia su padre. Después veo que cuenta a los pasajeros de la balsa... No falta nadie. ¿En quién ha recaído la suerte? Cuando André perdió el conocimiento, no quedaban más que dos nombres en el sombrero, ¡el del carpintero y el de su padre! ¡Y tanto el señor Letourneur como Daoulas están aquí!

Entonces la señorita Herbey se le acerca y le dice simplemente que la operación de echar a suertes no se ha concluido.

André Letourneur no quiere saber más. Coge la mano de su padre. El rostro del señor Letourneur está tranquilo, casi sonriente. No ve, no comprende más que una cosa, que su hijo está salvado. Estos dos seres, tan estrechamente ligados uno al otro, van a sentarse a popa de la balsa, y hablan entre ellos en voz baja.

Mientras tanto, no me he recuperado de la primera impresión que me ha causado la intervención de la joven. Creo en un socorro

providencial. No sabría decir hasta qué punto esta idea se arraiga en mi espíritu. ¡Me atrevería incluso a afirmar que estamos al término de nuestras miserias, y creo que no estaría más seguro si el navío o la tierra se encontraran ahí, a unas cuantas millas a sotavento! Que no sorprenda esta actitud. Mi cerebro está tan vacío, que las quimeras se convierten en realidades.

Hablo de mis presentimientos a los señores Letourneur. André, lo mismo que yo, tiene confianza. ¡El pobre muchacho! ¡Si supiera que mañana...!

El padre me escucha con gravedad y me anima a tener esperanza. Cree —al menos eso dice— que el Cielo protegerá a los supervivientes del *Chancellor*, y prodiga a su hijo unas caricias que para él serán las últimas.

Después, más tarde, cuando estoy solo cerca de él, el señor Letourneur se inclina sobre mi oído:

—Dejo a mi desdichado hijo bajo su protección, señor Kazallon. Que nunca sepa que...

¡No acaba su frase, y gruesas lágrimas caen de sus ojos!

Yo estoy lleno de esperanza.

Así es que, sin perder un instante, miro el horizonte, y lo recorro en todo su perímetro. Está desierto, pero no me siento inquieto. Antes de mañana una vela o una tierra serán avistadas.

Como yo, Robert Kurtis observa la mar. La señorita Herbey, Falsten y hasta el *bosseman* concentran toda su vida en su mirada.

Mientras tanto cae la noche, pero tengo la convicción de que algún barco se aproximará en medio de esta profunda oscuridad, y que verá nuestras señales al despuntar el día.

LV

27 de enero: No puedo cerrar los ojos. Escucho los menores ruidos, los chapoteos del agua, el murmullo de las olas. Noto que no hay un solo tiburón a nuestro alrededor. Lo tomo como un feliz presagio.

La luna sale a las doce y cuarenta y seis minutos, mostrando su medio disco de cuadratura, pero su luz insuficiente no me permite observar la mar en un radio muy amplio. ¡Cuántas veces he creído avistar a unos cuantos cables de distancia la tan deseada vela!

Pero llega la mañana... ¡El sol se levanta sobre una mar desierta!

El terrible momento se aproxima. Entonces siento que todas mis esperanzas de la víspera se apagan poco a poco. El barco no aparece. La tierra tampoco. Vuelvo a la realidad, ¡y recuerdo! ¡Es la hora en que va a llevarse a cabo la abominable ejecución!

No me atrevo a mirar a la víctima, y, cuando sus ojos, totalmente resignados, se fijan en mí, escondo la mirada.

Un horror insoportable me comprime el pecho. La cabeza me da vueltas como ocurre durante la embriaguez.

Son las seis de la mañana. Ya no creo en un socorro providencial. Mi corazón late a más de cien pulsaciones por minuto, y un sudor angustioso me cubre por completo.

El *bosseman* y Robert Kurtis, de pie, apoyados al mástil, no dejan de examinar el océano. Por su parte, el *bosseman* tiene un aspecto terrible. Sabemos perfectamente que no adelantará la hora, pero que tampoco la retrasará. Me es imposible adivinar cuáles son los pensamientos del capitán. Su rostro está lívido, y parece no vivir más que por su mirada.

En cuanto a los marineros, se arrastran sobre la plataforma, ¡y con sus ojos ardientes devoran a su víctima!

No puedo contenerme y me deslizo a proa de la balsa.

El *bosseman* continúa de pie, mirando.

—¡Bueno! —exclama.

Esta palabra me hace saltar.

El *bosseman*, Daoulas, Flaypol, Burke y Sandon avanzan hacia popa... ¡El carpintero sujeta convulsivamente el hacha!

La señorita Herbey no puede contener un grito.

De pronto André se yergue.

—¡Padre! —exclama con voz atragantada.

—La suerte me ha señalado... —responde el señor Letourneur. André coge a su padre y lo rodea con sus brazos.

—¡Nunca! —exclama con un rugido—. ¡Antes me mataréis a mí! ¡Matadme! ¡Fui yo quien tiró a la mar el cadáver de Hobbart! ¡Es a mí, a mí a quien tenéis que degollar!

¡El desdichado!

Sus palabras multiplican la rabia de los verdugos. Daoulas, avanzando hacia él, lo arranca de los brazos del señor Letourneur, diciendo:

—¡Menos remilgos!

André cae de espaldas y dos marineros lo sujetan de modo que no pueda hacer movimiento alguno.

Al mismo tiempo Burke y Flaypol agarran a su víctima y la arrastran hacia proa de la balsa.

Esta espantosa escena pasa más rápidamente de lo que tardo en describirla. ¡El horror me ha clavado los pies al suelo! ¡Querría lanzarme entre el señor Letourneur y sus verdugos, y no puedo!

En este momento el señor Letourneur está de pie. Ha rechazado a los marineros, que le han arrancado una parte de sus vestimentas. Sus hombros están desnudos.

—Un momento —dice con un tono en el que siento una indomable energía—, ¡un momento! ¡No tengo la intención de robaros vuestra ración! ¡Pero supongo que no iréis a devorarme hoy por completo!

Los marineros se detienen, miran, escuchan estupefactos.

El señor Letourneur continúa:

—¡Sois diez! ¿No os bastarán mis brazos? ¡Cortadlos y mañana tendréis el resto!

El señor Letourneur extiende sus dos brazos desnudos.

—¡Sí! —grita con una voz terrible Daoulas, el carpintero.

Y, rápido como el rayo, levanta el hacha...

Robert Kurtis no ha podido aguantar más. Yo tampoco. Esa carnicería no se llevará a cabo mientras vivamos nosotros. El capitán se ha lanzado en medio de los marineros para arrancarles su víctima. Me he precipitado en medio de la refriega..., pero, cuando llego a proa de la balsa, un marinero me rechaza violentamente y caigo a la mar...

¡Cierro la boca! ¡Quiero morir asfixiado...! La asfixia es más fuerte que mi voluntad. ¡Mis labios se abren! ¡Entran unos cuantos tragos de agua...!

¡Dios del Cielo! ¡Es agua dulce!

LVI

Continuación del 27 de enero: ¡He bebido! ¡He bebido! ¡Renazco! ¡De pronto la vida ha vuelto a mí! ¡Ya no quiero morir!

Grito. Mis gritos son oídos. Robert Kurtis se asoma por encima de la borda, lanza una cuerda que mi mano agarra. Me izo a bordo y caigo sobre la plataforma.

Mis primeras palabras son éstas:

—¡Agua dulce!

—¡Agua dulce! —grita Robert Kurtis—. ¡La tierra está ahí!

¡Aún estamos a tiempo! ¡El crimen no se ha consumado! ¡La víctima no ha sido herida! Robert Kurtis y André han luchado contra estos caníbales, ¡y en el mismo momento en que iban a sucumbir se ha oído mi voz!

La lucha se ha detenido. Repito las palabras: «¡agua dulce!», e, inclinándome fuera de la balsa, bebo ávidamente, a grandes tragos.

La señorita Herbey es la primera en seguir mi ejemplo. Robert Kurtis, Falsten y los demás se precipitan hacia esta fuente de vida. Todos hacen lo mismo. Las bestias feroces de hace unos instantes levantan los brazos al cielo. Algunos marineros se santiguan gritando: «¡milagro!». Todos se arrodillan al borde de la balsa y beben ávidamente. ¡El éxtasis ha sucedido a las iras!

André y su padre son los últimos en imitarme.

—Pero ¿dónde estamos? —exclamo.

—¡A menos de veinte millas de tierra! —responde Robert Kurtis.

Lo miramos. ¿Se ha vuelto loco el capitán? ¡No hay ni rastro de costa a la vista, y la balsa sigue ocupando el centro de este círculo líquido!

¡Y, sin embargo, es agua dulce! ¿Desde cuándo lo es? ¡No importa! Nuestros sentidos no nos han engañado, y nuestra sed se calma.

—Sí, la tierra es invisible, ¡pero está ahí! —dice el capitán,

extendiendo la mano hacia el oeste.

—¿Qué tierra? —pregunta el *bosseman*.

—La tierra de América, la tierra por donde corre el Amazonas, ¡el único río que posee una corriente lo suficientemente fuerte como para desalar el océano hasta veinte millas más allá de su desembocadura!

LVII

Continuación del 27 de enero: Robert Kurtis tiene evidentemente razón. La desembocadura del Amazonas, cuyo caudal es de doscientos cuarenta mil metros cúbicos por hora [58], es el único lugar del Atlántico en que podríamos encontrar agua dulce. ¡La tierra está ahí! ¡Se huele! ¡El viento nos empuja hacia ella!

En este momento la voz de la señorita Herbey se eleva hacia el Cielo, y nosotros unimos nuestras oraciones a las suyas.

André Letourneur está en los brazos de su padre, a popa de la balsa, mientras que a proa todos miramos hacia el horizonte, al oeste...

Una hora después Robert Kurtis grita: «¡Tierra!».

.....

.....

El diario en que he plasmado estas notas cotidianas ha terminado. Nuestro salvamento se ha llevado a cabo en unas horas, y lo relataré en pocas palabras.

Hacia las once de la mañana, la balsa ha tocado la punta Maguarí, de la isla Marajó. Unos pescadores caritativos nos han recogido y reconfortado; después nos han conducido a Pará [59], donde hemos sido objeto de los cuidados más conmovedores.

La balsa ha tocado tierra a 0° 12' de latitud norte. Por tanto, ha sido empujada al menos quince grados hacia el suroeste [60] desde el día en que abandonamos el barco. Y digo «al menos», porque resulta evidente que hemos debido de descender más al sur. Si hemos alcanzado la desembocadura del Amazonas, se debe a que la

corriente del Gulf-Stream ha cogido nuestra balsa y la ha arrastrado. Sin esta circunstancia, hubiésemos estado perdidos.

De los treinta y dos[61] embarcados en Charleston, es decir, nueve pasajeros y veintitrés marinos, no quedamos más que cinco pasajeros y seis marinos: once en total.

Estos son los únicos supervivientes del *Chancellor*.

Las autoridades brasileñas han levantado acta de nuestro salvamento.

Han firmado el acta: la señorita Herbey, J. R. Kazallon, Letourneur padre, André Letourneur, Falsten, el *bosseman*, Daoulas, Burke, Flaypol, Sandon y, al final, Robert Kurtis, capitán.

Debo de añadir que en Pará se nos han ofrecido casi inmediatamente los medios para ser repatriados. Un barco nos ha conducido a Cayenne, y vamos a coger la línea trasatlántica francesa de Aspinwall, donde el steamer *Ville-de-Saint-Nazaire* nos conducirá a Europa.

Y ahora, después de tantos sufrimientos pasados juntos, después de tantos peligros, de los que hemos escapado milagrosamente, por así decirlo, ¿no es natural que una indestructible amistad una entre sí a los pasajeros del *Chancellor*? ¿No es cierto que no se olvidarán jamás, en cualquier circunstancia, por lejos que la suerte los arrastre? Robert Kurtis es y será siempre el amigo de todos los que fueron sus compañeros de infortunio.

La señorita Herbey, por su parte, quería retirarse del mundo y consagrar su vida a los que sufren.

—Pero ¿acaso mi hijo no es un enfermo...? —le ha dicho el señor Letourneur.



La señorita Herbey ha encontrado ahora un padre en el señor Letourneur, y un hermano en su hijo André. Y digo un hermano, pero, dentro de muy poco tiempo, esta valerosa joven habrá encontrado en su nueva familia la felicidad que se merece, ¡y que nosotros le deseamos de todo corazón!

Diccionario de términos marítimos

Afondar: Desfondar.

Alcázar Parte de la cubierta superior comprendida entre el palo mayor y el coronamiento de popa.

Alefriz: Ranura que se hace longitudinalmente en la quilla, roda y codaste para que en ella encastren las cabezas de los tablones.

Amojelar: Sujetar con mojeles el cable del virador. Los mojeles son trenzas hechas con los hilos de que se forman cabos y jarcias.

Amura: Anchura del buque en la octava parte de su eslora, a contar desde proa.

Amurar Llevar a su debido lugar (a barlovento) los puños de las velas, para que queden bien orientados cuando ha de ceñirse el viento.

Andanada: Hacer una descarga con toda la artillería de un costado del buque.

Andarivel: Cuerda que se pone en palo, verga, costado, etc., para que sirva de sostén o apoyo a la gente.

Aparejar Disponer todos los elementos necesarios para que un buque esté listo para navegar.

Aparejo: Conjunto de palos, vergas, jarcias y velas del buque.

Arboladura: Conjunto de palos, vergas y masteleros del buque.

Arpón: Instrumento de hierro con punta como la de una flecha que, asegurada en un asta de madera, sirve para coger peces

grandes clavándoselo en cualquier parte de su cuerpo.

Arraigadas: Trozos de cabo que sirven para asegurar las obencaduras de los masteleros.

Arriar Bajar las velas (o cualquier otra cosa).

Arrufadura: Curvatura que se da a las bordas y cubiertas de un buque longitudinalmente, de modo que sus extremos de proa y popa vienen a quedar más altos que el centro.

Arrumbar Maniobrar de modo que se hagan coincidir dos o más objetos en una sola enfilación.

Atoar Halar.

Azorrar Tumbar y ahocicar mucho la embarcación, por llevar mucha vela o ir muy cargada.

Babor: Banda o costado izquierdo del buque, mirando desde popa a proa.

Bala enramada: La que consta de dos medias balas unidas por medio de una barra o cadena de hierro; es conocida por «palanqueta a la francesa».

Ballenera: Canoa que se emplea en la pesca de la ballena.

Banda: Cada uno de los lados de un buque.

Bandola: La nueva armazón de arboladura y aparejo provisional que se forma por recurso con mastelero u otra pieza equivalente, cuando se ha desarbolado alguno de los palos principales.

Bao: Gran madero que, de trecho en trecho, atraviesa de babor a estribor, y sirve para aguantar los costados donde está hecho firme por los extremos, al tiempo que sostiene las cubiertas con todo el peso de la artillería y demás efectos; hace el oficio de las vigas en las casas.

Barlovento: La parte de donde viene el viento, con respecto a un punto determinado.

Barraganete: Pedazo de madero que como añadidura postiza se amadrina al extremo de los reverses en algunas embarcaciones menores.

Batayola: Especie de barandilla doble de madera, que corre las bordas del buque.

Bauprés: Palo grueso que sale de la proa para afuera, con más o menos inclinación al horizonte.

Bergantín: Embarcación de dos palos, de velas cuadradas, y por vela mayor una gran cangreja.

Berlinga: Palo redondo, de tamaño mediano.

Bolina: Posición del buque ciñendo el viento.

Boneta: Vela supletoria que se agrega por abajo a otra para aumentar su superficie en tiempos bonancibles.

Borda: Parte superior del costado de un buque.

Bornear: Girar el buque sobre sus amarras, estando fondeado.

Botalón: Palo redondo que, aparejado convenientemente, se saca hacia afuera, ya del costado mismo del buque, ya de las vergas, para marear las velas rastreras, amarrar embarcaciones menores, etc. También, el mastelero del palo de bauprés.

Botavara: Palo redondo que, enganchado en el de mesana o en el mayor según sea la embarcación, sirve para cazar en él la cangreja.

Bovedilla: Parte arqueada de la fachada de popa, desde el yugo principal hasta el de la segunda cubierta.

Boza: Amarra pequeña en las embarcaciones menores.

Bracear: Tirar de las brazas por una u otra banda para situar las vergas en el plano o dirección conveniente, según el ángulo que hayan de formar con la dirección del viento.

Brandal: Cabo con que se sujeta un mastelero a la mesa de guarnición de su respectivo palo. Burda.

Braza: Cabo, doble o sencillo, que hecho firme o pasando por un montón situado en cada penol sirve para bracear.

Brick: Bergantín.

Burda: Cabo con que se sujeta un mastelero a la mesa de guarnición de su respectivo palo. Brandal.

Cabilla: Pedazo redondo de hierro o madera que pasado por un agujero del cabillero sirve para amarrar los cabos.

Cabillero: Tablón lleno de agujeros por donde pasan las cabillas para amarrar los cabos.

Cable: Maroma muy gruesa que asida al anda sirve para amarrar el navío en un fondeadero. Amarra.

Cable: Medida de ciento veinte brazas, o toesas, equivalente a 185 m.

Cabo: Cualquiera de las cuerdas que se usan a bordo.

Cabrestante: Tomo de eje vertical para levantar pesos.

Cabria: Aparato que sirve para levantar pesos considerables.

Cabullería: Conjunto de todos los cabos de un bajel.

Calabrote: Cable delgado.

Calafatear: Rellenar de estopa las juntas de las tablas de fondos, costados y cubiertas, y ponerles después una capa de brea para que no entre el agua por ellas.

Camareta: División que suelen tener algunas embarcaciones en la parte de proa para que se alojen los oficiales de mar.

Camareta alta: División que suelen tener algunas embarcaciones en el alcázar.

Cangreja: Vela de figura trapezoidal.

Canoa: Bote muy largo y de poca manga que boga con remos de punta; sirve a las embarcaciones balleneras.

Capa (a la): Disponer las velas de la embarcación de modo que

ande poco o nada.

Carlinga: Pieza de madera o hierro con hueco practicado en ella, en la que se engasta la mecha del palo que ha de descansar encima.

Castillo: Parte de la cubierta superior contada desde el canto de proa de la boca del combés hasta la roda.

Cazar velas: Tirar de las escotas de las velas para que queden orientadas al viento después de amarradas.

Ceñir el viento: Navegar contra la dirección del viento, en el menor ángulo posible con ella; navegar de bolina.

Cobrar: Recoger parte de un cabo que está en acción.

Codaste: Pieza recta y vertical en que termina la popa de la nave.

Cofia: Especie de mesetas que se forman en lo alto de los palos mayores.

Combés: Espacio que media entre el palo mayor y el de trinquete.

Conserva: Unión, compañía que se hacen mutuamente dos o más buques en su navegación.

Cordaje: Cabullería.

Cornamusa: Pedazo de madera de la misma figura que la cabeza de una muleta que, clavado por su centro en cubiertas o costados, sirve para amarrar cabos.

Coronamiento: Parte más alta de la popa, donde descansa la botavara.

Coy: Especie de colchoneta.

Crujía: El medio de una cubierta, de proa a popa.

Cruceta: Nombre que se da al conjunto de maderos que forman la cofa de gavia.

Cuadernas: Piezas curvas de madera que tienen su base en la

quilla, de donde arrancan extendiéndose a derecha e izquierda para formar el casco o cuerpo del buque, siendo como las costillas de éste.

Cuartel: Entablado o enrejado de madera con que se cierra la boca de una escotilla; cuando es enteado, se llama también enjaretado.

Chalupa: Embarcación pequeña, dotada de cubierta y con dos pequeños palos a modo de goleta.

Chinchorro: Embarcación de remos muy pequeña; la menor de a bordo.

Dar culadas: Golpear la quilla de un buque por su parte de popa en el fondo del mar, repetidamente, cuando la profundidad es poca y hay marejada.

Demora: Dirección o rumbo en que se halla u observa un objeto con relación a la de otro dado o conocido. Dícese también marcación.

Derrota: Dirección o camino que ha de seguirse.

Driza: Cuerda con que se suspenden o izan las velas para matearlas o disponerlas al viento.

Empalletado: Parapeto que se forma en las bordas con la ropa y camas de la tripulación, para ponerse a cubierto de la fusilería y metralla del enemigo.

Empavesada: Pieza de tela de color que sirve para adornar las bordas y cofas de los buques en días de ciertas solemnidades.

Encapilladura: Parte más alta de la obencadura de palos y masteleros.

Enjaretado: Especie de rejilla o celosía de madera con que se cierra la boca de una escotilla.

Entrepunte: Espacio comprendido entre dos cubiertas.

Escorar: Inclinar el buque por la fuerza del viento.

Escota: Cuerda situada en los puños bajos de las velas que sirve para atarlas.

Escobén: Cualquiera de los agujeros por donde salen los cables en la proa para amarrar el buque.

Escotilla: Abertura que se deja en las cubiertas, para pasar a las inferiores.

Escotillón: Escotilla pequeña.

Eslora: longitud del bajel, en su línea de flotación.

Espadilla: Remo grande que se coloca en la popa de los botes y otras embarcaciones pequeñas, para gobernar con él a falta de timón.

Espeque: Palanca o barra destinada a hacer girar a brazo el cabrestante.

Espejo de popa: Toda la fachada de ésta, desde la bovedilla hasta el coronamiento.

Espiga: Distancia que hay entre el punto de sujeción del mastelero más alto de un palo hasta el tope o perilla.

Estay: Cuerda que sujeta todo mastelero para que no caiga hacia popa.

Estibar: Distribuir y colocar la carga de una embarcación de modo que ocupe el menor espacio posible y que quede con seguridad y sin riesgo del menor movimiento, aún en los más violentos que pueda tener el buque en cualquier sentido.

Estribor Banda o costado derecho del buque, mirando desde popa a proa.

Fisga: Especie de arpón con tres, cinco o más dientes.

Flechaste: Trozo de cuerda sujeto horizontalmente a los obenques; sirven de escalones para poder subir a lo alto de los palos.

Foque: En general, todas las velas triangulares que se amuran en

el bauprés y sus botalones.

Gabarra: Especie de barca grande que sirve para cargar y descargar los buques en el interior de los puertos. También se usa en el transporte fluvial.

Gálibos: Plantilla merced a la cual los carpinteros hacen todas las cuadernas de las embarcaciones.

Galope: Espiga.

Gavia: Toda vela que se larga en el mastelero que va sobre el palo principal.

Goleta: Embarcación con dos palos y velas cangrejas. No suele tener más de treinta metros de eslora.

Guardines: Cabos con que se sujeta y maneja la caña del timón.

Guimbalete: Palanca con que se da juego a la bomba.

Guindaleza: Cabo grueso y largo que sirve para efectuar diversas faenas.

Halar: Tirar de una cuerda.

Imbornal: Agujero practicado a trechos en los costados de un buque para dar salida a las aguas.

Jarcia: Conjunto de todo el cordaje de un buque.

Jareta: Cabo que con otros iguales sujeta el pie de las arraigadas y la obencadura, atravesando de banda a banda por debajo de la cofa.

Juanete: Nombre del mastelero, de la verga y de la vela que van sobre los palos de las gavias.

Largar: Aflojar, ir soltando poco a poco.

Linguete Barra de hierro que gira sobre el perno con que está clavada por una de sus cabezas en la cubierta al pie del cabrestante; sirve para contener esta máquina, o impedir que se desvire o dispare.

Lugre: Barco pequeño, con tres palos y velas al tercio.

Mamparo: División interior de un buque.

Manga: Anchura máxima de una embarcación.

Marcar Averiguar la dirección o rumbo de un objeto respecto del buque o punto desde el que se marca.

Marchapié: Cuerda que, asegurada en los extremos de las vergas, sirve para que la gente apoye y asegure en ella los pies mientras realiza alguna maniobra con las velas.

Marear velas: Disponer las velas de modo que tomen el viento por su cara de popa.

Mastelero: Cada uno de los palos menores que van sobre los principales en la mayor parte de las embarcaciones, y sirven para sostener las gavias, juanetes y sobrejuanetes.

Mastelerillo: Mastelero de juanete. Media: Extremo de todo palo que vaya encajado en la mortaja o unido a otro.

Mesa de guarnición: Tablón colocado en el costado de una embarcación, donde se sujetan los obenques del palo correspondiente.

Mesana: En las embarcaciones de tres palos, el que se arbola a popa.

Mortaja: Pieza en la que se encaja la base de un palo.

Motón: Garrucha.

Navegar de bolina: Navegar contra la dirección del viento.

Navegar a ceñida: Navegar contra la dirección del viento.

Obencadura: El conjunto de obenques de los palos y masteleros en general, y cada uno de ellos en particular.

Obenque: Cada uno de los cabos con que se sujeta un palo o mastelero desde su cabeza a la mesa de guarnición o cofa correspondiente.

Obra muerta: Parte del casco comprendida entre la línea de flotación hasta la borda.

Obra viva: Parte del caso por debajo de la línea de flotación.

Orzar. Girar el buque.

Pagaya: Remo.

Palo mayor: Palo principal del buque. **Pañol:** Cada uno de los compartimentos de que consta un buque para resguardo de pertrechos y guarniciones.

Pecio: Resto de una embarcación que flota a la deriva.

Penol: Punta o extremo de una verga.

Perilla: Bola de madera situada en el extremo de la espiga.

Pescante: Armazón que se coloca en las bordas de una embarcación para colgar los botes.

Petifoque: Vela triangular que se amura en el segundo botalón del bauprés y se iza en la mecha del mastelero de juanete de proa.

Ponerse a la capa: Detener la marcha del navío, hasta detenerlo.

Popa: Parte posterior de las naves.

Proa: Parte anterior de las naves.

Puntal: Profundidad de un buque, desde el fondo de la bodega hasta la cubierta principal.

Puntear: Navegar de bolina.

Puntear el viento: Orzar cuanto se pueda, para aprovechar el viento cuando éste es escaso.

Puño de la vela: Pico o esquina de una vela.

Quilla: Gran madero recto, escuadrado y compuesto de varias piezas fuertemente empalmadas, sobre las que se asientan las cuadernas del buque perpendicularmente a su longitud; es lo que el espinazo a las costillas.

Rebenque: Pedazo de cuerda que sirve para amarrar objetos.

Regala: Borda, en las embarcaciones menores.

Relinga: Cuerda con que se refuerzan las orillas de las velas.

Relingar: Izar una vela hasta que sus relingas estén muy tirantes.

Revés: Parte extrema de toda cuaderna, que tiene vuelta cóncava o convexa.

Rezón: Ancla pequeña, de cuatro uñas y sin cepo, que sirve para embarcaciones menores.

Rizos: Pedazos de cuerda que, dispuestos horizontalmente a lo largo de una vela, sirven para aferrar ésta disminuyendo por tanto su superficie para que puedan resistir la fuerza del viento.

Roda: Madero curvo, prolongación de la quilla, que forma la proa.

Schooner: Goleta.

Serviola: Pescante que sale hacia afuera por una y otra banda, para suspender las anclas.

Singladura: Distancia recorrida por una nave en veinticuatro

horas.

Singlar: Avanzar en un rumbo determinado.

Sloop: Corbeta.

Sobrejuanete: Nombre del mastelero y sobrenombre de la verga y de la vela que van sobre los de juanete.

Sollado: Cubierta situada debajo de la principal.

Sonda: Lo que sirve para medir la profundidad.

Sotavento: Parte opuesta a la de donde viene el viento, con respecto a un punto determinado.

Steamer: Buque de vapor.

Tajamar Pieza que se adapta a la roda por su cara exterior y sirve para hender o dividir el agua cuando el buque marcha.

Toesa: Medida francesa de longitud equivalente a 1,946 m.

Toldilla: Cubierta que sirve de techo a la cámara alta, y se extiende desde el palo de mesana hasta el coronamiento de popa.

Tolete: Palo de madera dura que, clavado en la regala de los botes, sirve de punto de apoyo para los remos. Si es de hierro, se llama escálamo.

Tomar la estrella: Observar la latitud por la estrella polar.

Tomar la altura: Observar la latitud.

Tope: Extremo o remate superior de cualquier palo de arboladura.

Tormentín: Mastelero que se pone vertical sobre la cabeza del bauprés.

Traína: Clase de red.

Trapa: Cabo con que se ayuda a cerrar una vela cuando hay mucho viento.

Trasmallo: Arte de pesca.

Trinca: Ligadura con que se sujeta o amarra alguna cosa.

Trinquete: Palo que se arbola inmediato a la proa, en las embarcaciones que tienen más de uno.

Trinquetilla: Vela de cuchillo triangular que se larga en un nervio paralelo e inmediato al estay de trinquete.

Uña: Punta de cada brazo de cualquier ancla o rezón.

Velamen: Conjunto total de las velas de un buque.

Verga: Palo en que se sujeta una vela.

Zuncho: Abrazadera metálica. Sirve para sujetar los masteleros a sus palos principales.

Apéndice

*Permanencia
de
Verne*

Pocos casos habrá tan gráficos como el de Jules Verne a la hora de enfrentarse con el misterio de la condición humana. En pocos casos, repetimos, se verá de manera más obvia las servidumbres de cada hombre hacia su época y al tiempo, su capacidad y poder de trascenderla. Hablando en lenguaje económico, lo que maravilla de este escritor es su poder de crear productos no perecederos. Sus novelas siguen en el mercado, están vivas y todo hace suponer que seguirán así durante mucho tiempo.

Su nombre está asociado inevitablemente a la aventura, a la fantasía y al... mar. El mar no sólo es el escenario dominante y casi perenne de sus narraciones, sino también su obsesión más profunda. Quizá porque en su líquida naturaleza confluyan lo ordinario (paisaje) y lo extraordinario (inmensidad) es el telón de fondo más adecuado para la ficción[62]. *El Chancellor* es la historia del hombre con y contra el mar. El reflejo literario, en cierto modo, de la historia de la humanidad, de su lucha contra la naturaleza: su amiga y su amenaza.

Antes de comentar esta novela y por la necesidad de contemplar cada cosa con su entorno, nos detendremos en el análisis, breve, de la época en que transcurrió la peripecia humana de su autor y en los aspectos más relevantes de su biografía.

La época

Dar cuenta pormenorizada de los hechos históricos, políticos, económicos y sociales que tuvieron lugar durante la vida de Jules Verne (1828-1905) es labor que sobrepasa las intenciones de estas páginas. Procuraremos prestar atención a aquellas tendencias o fenómenos significativos que configuraron su tiempo. En otras palabras, trataremos de presentar los elementos imprescindibles para lograr hacerse una idea cabal de la atmósfera en que su vida y obra se realizó.

*El
asentamiento
de la
burguesía*

Política y socialmente el siglo XIX representó el triunfo de la burguesía. Esta clase social logró su hegemonía política y económica a través de un proceso histórico cuyos hitos referenciales son:

- La Revolución de 1830, que produjo el destronamiento de la dinastía borbónica y la llegada al trono de Luis Felipe de Orleans, el rey banquero y burgués, cuyo programa de gobierno se encierra en la famosa frase: «enriqueceos».
- La Revolución de 1848, que, aunque en sus orígenes contó con el apoyo del proletariado, representó finalmente el nacimiento de la República burguesa y la derrota total de los ideales de vida de la nobleza. El imperio de Napoleón III, a pesar del cambio de régimen, continuó siendo profundamente burgués.
- La Comuna de 1871 implicó el sojuzgamiento del proletariado, y, a su vez, el enfrentamiento para el futuro entre esta clase y la detentadora del poder.

Junto a la gran burguesía, es decir, la relacionada con la banca y las grandes tierras, en Francia cobró un especial relieve la llamada pequeña burguesía compuesta por abogados, médicos, técnicos, mercaderes, comerciantes, etc., y que por su número y situación dentro de la pirámide social supuso una especie de colchón

amortiguador entre las clases en conflicto. Por otra parte esta pequeña burguesía, emprendedora e ilustrada, sería la consumidora del arte y la literatura de su tiempo.

*La
expansión
económica*

El aprovechamiento de las riquezas minerales y la industrialización de las ciudades sufrirá un proceso de continua expansión a lo largo de todo el siglo XIX. La llamada segunda revolución industrial, con sus nuevas fuentes de energía: electricidad, química, transformó cualitativamente la sociedad francesa. Esta expansión económica se tradujo políticamente en una estrategia colonialista en África y Asia.

*Ciencia y
Maqumismo*

El positivismo científico dominará todo el siglo XIX. Las ciencias experimentales arrebatarán a la filosofía o a las letras su prestigio. Los descubrimientos en el campo científico y los inventos técnicos constituirán el motor del progreso de la civilización. Desde 1830 los ferrocarriles fijarán y acercarán las geografías de las naciones occidentales. Los buques de vapor se impondrán desde mitad de siglo a los veleros. Un simple obrero belga, Zénobe Gramme, encontrará la aplicación práctica a las leyes de Faraday y construirá la primera dinamo, a partir de la cual el francés Aristide Bergès organiza el aprovechamiento sistemático de los saltos de agua para obtener electricidad.

Como simples ejemplos de lo que la ciencia aportó al siglo XIX mencionaremos tan sólo a Darwin, descubridor de la teoría evolucionista; Mendel, padre de la genética; Hertz, descubridor de las ondas que utiliza la radio; Humboldt y Elisée Reclus, geógrafos eminentes. La fotografía, el teléfono, el fonógrafo, la radio, el tranvía eléctrico o la máquina de escribir son ejemplos suficientes

para justificar que los contemporáneos de Verne confiaran ciegamente en la máquina.

*Entorno
cultural*

La segunda mitad del siglo XIX significó el triunfo de las tendencias realistas, es decir, de la observación práctica de la vida, del interés por lo cotidiano, por el análisis de los hechos y la realidad interior del individuo. Curiosamente el realismo se inicia en Francia en los mismos años de auge del romanticismo. Los grandes precursores o fundadores serían Stendhal (1783-1842) y Honoré de Balzac (1799-1850). El primero, autor de *El rojo y el negro*, introdujo en la novela el problema de descifrar los resortes internos de los personajes y consideró a la novela como «un espejo situado a lo largo de un camino». Balzac, en su grandiosa serie *La Comedia Humana*, realizó el examen anatómico de la sociedad y puso al descubierto los intereses económicos profundos que agitaban la vida social de su tiempo.

Hacia la mitad del siglo, el proceso contra Flaubert, con ocasión de la publicación de su novela *Madame Bovary* (1857), supone la hegemonía del realismo y, por tanto, de una concepción del arte y la literatura más enraizada en la realidad.

La literatura realista de Flaubert, Maupassant, Mérimée o Théophile Gautier y el movimiento que cronológicamente le sucede y continúa, el naturalismo de Emile Zola y los hermanos Goncourt, implican una serie de rasgos novedosos: la renuncia a lo meramente distraído o evasivo; una exigencia de exactitud absoluta en la descripción de los hechos, objetivismo, y un deseo radical de lo moderno o presente.

Estos rasgos y este nuevo espíritu será recogido por pintores como Manet, Millet o Daumier y, más tarde, por los impresionistas: Monet, Seurat, Renoir, etc.

*Nueva
actitud
científica*

La inclinación de las artes y las letras hacia el realismo está en estrecha relación con el espíritu científico que caracteriza a la cultura burguesa del siglo XIX. El positivismo de Auguste Comte (1798-1857) representó una nueva visión del mundo al establecer que sin datos no hay ciencia; sin ciencia no hay progreso técnico, y sin progreso la sociedad no alcanza el estado definitivo de la mente humana. Del positivismo derivan el experimentalismo científico y el arte realista.

La nueva actitud científica daría lugar a cambios radicales en las antiguas disciplinas como la Física, la Química o la Biología y bajo su influencia se inaugurarían nuevos campos del saber como la Sociología y Psicología. Por otra parte el desarrollo económico y la ampliación de la clase burguesa y pequeño burguesa conllevó el que la instrucción se generalizase, las universidades reviviesen su papel de focos culturales, la producción editorial se incrementase de forma decisiva, y, lo más importante, que surgiese un público culto que demandaba, de forma intensa, información, distracción, arte, es decir, cultura.

La vida

Nacimiento y familia

Hasta el principio de la primera guerra mundial, la ciudad francesa de Nantes, cerca de la desembocadura del gran río Loira, fue un activo centro de marinos y mercaderes. A principios del siglo XVIII, un grupo de acaudalados armadores adquirieron una arenosa isla del río cercana a Nantes, y la convirtieron en una pequeña ciudad residencial. Las guerras napoleónicas arruinaron a aquellos primeros mercaderes, y sus casas, muebles y demás riquezas pasaron a las manos de miembros de las profesiones liberales. En una de aquellas casas nació, el 19 de febrero de 1828, Jules Verne, primogénito de un abogado forastero y de una muchacha emparentada con una de aquellas antiguas y arruinadas familias de armadores y marinos.

Sus biógrafos cuentan que su padre, de carácter severo y profundo defensor del orden y la disciplina, al coger entre sus brazos al pequeño Jules, anunció que con los años el recién nacido llegaría a ser abogado. Aquella profecía habría de cumplirse, aunque, como veremos, Jules Verne nunca ejercería la profesión a que su padre lo destinó. De carácter alegre, vivaz y soñador, es fácil comprender que el ambiente de su ciudad natal y el recuerdo mágico de sus antecesores navegantes provocaran en el pequeño la ilusión de convertirse algún día en un auténtico lobo de mar. Aquella ilusión se vería rota por los planes paternos que, con ocasión de haber intentado Jules alistarse en un buque, le arrancó la promesa de que *nunca viajaría salvo con la imaginación*.

*Amores
y versos*

Los años escolares transcurrieron para él con la frustración de ver cómo su hermano menor se encaminaba hacia la marina mientras que a él se le destinaba al foro. Entre el estudio del latín y las reglas retóricas, el joven Jules se encontró con un amor y una afición. Enamorado de una prima suya llamada Caroline se vio rechazado amargamente. La afición temprana por la literatura que se manifestaba en sus primeros escritos poéticos y humorísticos habría de suponerle mejor desenlace, pues, aunque el éxito le rechazaría durante muchos años, al final se le entregaría desbordante.

El bohemio

Cuando en 1848 llegó a París para cursar el primer año de Derecho, seguramente no imaginaba que aquella ciudad, la capital del mundo, había de ser testigo de su gloria. Con un presupuesto económico magro, pues su padre, a fin de que no se pervirtiese, le asignó una cantidad estrecha para sus gastos, Jules Verne se refugió en la lectura y en la bohemia. Su deseo de llegar a escritor le llevó a relacionarse con toda clase de escritores y artistas. En una ocasión,

y merced a un comentario gastronómico, tuvo la suerte de conocer a Alexandre Dumas, el autor de *Los tres mosqueteros*, quien, después de leer el manuscrito de una obra teatral que Verne le entregó, la recomendó a un empresario y así, el 12 de junio de 1850, nuestro autor tuvo la satisfacción de ver cómo su obra *Las pajas rotas* se estrenaba en el teatro Histórico, aunque no con excesivo éxito. En los años siguientes siguió escribiendo libretos para operetas y comedias musicales, que, si bien no le dieron ni fama ni dinero, le permitieron sin embargo encontrar un empleo como secretario de un teatro y continuar cultivando las amistades literarias.

Al graduarse como abogado se le presentó la encrucijada decisiva de su vida. El padre reclamaba que fuera a trabajar con él. Su vocación lo llamaba hacia otro horizonte. Aquella situación la superó respondiendo negativamente a su padre con una carta en la que, entre otras razones, se leían las siguientes: «La fatalidad me clava en París, pues, siendo un buen literato, jamás pasaría de ser un mal abogado, ya que, no sabiendo ver más que el lado cómico o artístico de las cosas, me declaro incapaz de ver sus contornos reales. Perdona a tu hijo respetuoso y amante».

*Encuentro
con la
ciencia*

Buscando nuevos horizontes y con el deseo de mejorar el bagaje de sus conocimientos, Verne se sintió atraído por las curiosidades científicas. Entre sus mejores amigos se contaban destacadas figuras del mundo científico: Reclus, Nadar, Arago, etc. A esta afición, que llegaría a convertirse en devoción, contribuyó sin duda la atmósfera general de la segunda mitad del siglo XIX, cuya épica cotidiana encontraba su fuente en los continuos inventos y descubrimientos que a cada poco surgían. Era el momento de las grandes expediciones y de las grandes obras. Era el progreso incesante que el joven escritor constataba entusiasmado desde su buhardilla del boulevard Bonne Nouvelle.

La vida del joven Verne, incluso durante sus años de bohemia,

era una vida atareada, dedicada a su vocación de escritor y al estudio. Su horario de trabajo, según escribe a su padre, fue durante muchos años el siguiente: las horas de 5 a 10 escribe; de 10 a 2 trabaja en la secretaría del teatro; por la tarde y noche estudia Física, Química, Geología, Astronomía, Mecánica, Navegación, etc.

Primeros cuentos

En el *Musée des familles* publica sus primeros cuentos siguiendo el modelo de Fenimore Cooper y E. A. Poe, por quien siempre sintió una temprana y profunda admiración. En un ensayo sobre el autor de *El gato negro* dice de él: «Habla el lenguaje nuevo de los tiempos modernos».

Los primeros buques de la marina mejicana es un relato sobre las peripecias de dos viejos barcos españoles que se pasaron a la causa de los insurrectos durante la guerra de la independencia de Méjico.

Siguiendo a Poe escribe *Un viaje en globo*, en donde cuenta la historia de un aeronauta que, una vez en el aire, descubre en la barquilla de su globo un loco ilustrado y maniático de los viajes aéreos. Es una de las escasas incursiones de Verne en la literatura de terror.

Otros escritos de aquella época son *Los castillos de California*, sobre un buscador de oro que regresa fracasado a su hogar; *Martín Paz*, una novela corta histórica ambientada en el Perú, y *Un invierno entre los hielos*, historia de amor con un fondo de témpanos y mares fríos que reaparecerá más tarde en muchas de sus producciones, entre ellas, *La esfinge de los hielos*.

Matrimonio

Con ocasión de la boda de un amigo conoce a una joven viuda, Honorine Viane, «alta, bien formada, los ojos rientes, de humor alegre», y, enamorado, piensa en casarse. Llevado por esta

aspiración y con objeto de mejorar sus ingresos económicos entra en la Bolsa al tiempo que sigue escribiendo operetas de corte satírico y humorístico. Alcanzado un nivel de ingresos aceptable contrae matrimonio con la viuda en enero de 1857 y cuatro años más tarde nacerá Miguel, su único hijo.

Entre 1861 y 1862 e influido por su amistad con Nadar, viajero y aventurero de renombre, escribe su primera gran novela: *Cinco semanas en globo*. En ella coexisten dos temas de gran popularidad en aquel momento: Los viajes en globo y las exploraciones en busca de las fuentes del Nilo. Verne está persuadido de que al fin ha encontrado un modo novelesco propio y, aunque durante una larga temporada ningún editor acepta su publicación, insistirá sin desánimo.

Hetzl, que dirige una colección literaria orientada hacia el público juvenil, se interesa por su obra; le aconseja reescribirla y acaba no sólo por aceptar su publicación, sino que le firma además un contrato en muy buenas condiciones económicas, y que obliga a Verne a entregar a su editorial dos novelas por año. Ni que decir tiene que aquel encuentro fue definitivo para su carrera de novelista.

La fama

Cuando *Cinco semanas en globo* apareció, a finales de 1862, la acogida del público fue totalmente favorable. Verne había encontrado el filón que habría de permitirle ocupar un sitio destacado en la literatura francesa. A los 35 años iniciaba brillantemente su carrera de escritor favorito del público.

Las grandes novelas

Desde entonces hasta su muerte, Verne cumpliría religiosamente con la parte obligada de su contrato. *Aventuras del capitán Halteras, Viaje al centro de la Tierra, De la Tierra a la Tuna, Los*

hijos del capitán Grant, La isla misteriosa, La vuelta al mundo en 80 días serán, entre otros, los títulos que acrecienten y asienten su fama. La literatura será para él su vocación, su devoción y su vicio: «privarme de escribir sería la peor de las continencias».

*Una vida
tranquila*

El éxito literario y comercial supondría para la familia Verne la llegada del bienestar económico, la comodidad cotidiana, la tranquilidad frente al futuro y hasta el cumplimiento de antiguas ilusiones o de nuevos caprichos. Jules contará desde entonces con una embarcación propia —la serie de los tres Saint-Michel— con los que efectuaría diversos aunque no audaces viajes por el Mediterráneo y otras costas, visitando los paisajes que tantas veces había descrito en sus novelas. Compra una agradable casa y, cuando la adaptación teatral de *Miguel Strogoff* llena sus arcas, se traslada a una mansión en la ciudad de Amiens, donde transcurrirá el resto de sus años.

*Problemas
y sombras*

Desde joven Verne sufre ocasionalmente dolorosas neuralgias faciales, que al paso de los años aumentarán de intensidad y frecuencia. La educación de su hijo, a quien en alguna ocasión decide internar en una especie de reformatorio, agravará sus preocupaciones e introducirá hondas amarguras en su ánimo. En 1886 un sobrino desequilibrado le dispara en una pierna, a resultas de lo cual quedará ligeramente cojo. Por ese mismo tiempo pierde a su madre y a Hetzel, su padre y consejero literario, y Jules pasa por una época de melancolía y pesimismo que no dejará de reflejarse en sus escritos: *La jornada de un periodista americano en el 2889, La isla de hélice*.

Final

Los achaques de la vejez y sus infortunios físicos y psíquicos llevarán a Verne a refugiarse en una vida de retiro y trabajo. De forma continua y disciplinada continuará redactando nuevas novelas. El 24 de marzo de 1905, a los 77 años de edad, terminó su travesía humana. Su vida literaria permanece.

La obra

El Chancellor o diario del pasajero J. R. Kazallon apareció por primera vez en 1875, es decir, durante la época en que Verne publica sus grandes novelas. El año anterior había sido editada *La isla misteriosa*, en el siguiente saldría a la venta *Miguel Strogoff*.

El subtema del naufragio

Si al comienzo de estas páginas hemos puesto de relieve la predilección literaria de Verne por los ambientes marinos, conviene ahora destacar que el subtema de los naufragios, que se aborda en esta novela, ocupa un lugar muy significativo en su narrativa. Sin agotar la lista diremos que tramas relacionadas con náufragos y naufragios se encuentran en *La isla misteriosa*, *Los hijos del capitán Grant* y *La esfinge de los hielos*. Para el filósofo Miguel Artigas «el naufragio representa, al igual que el amor, el espacio primigenio del principio y el final, del nacimiento y de la muerte. El náufrago, si sobrevive, saldrá de su aventura como el enamorado del encuentro amoroso: transformado; algo habrá muerto, algo habrá aflorado». Para Verne el naufragio supone una situación límite, que revelará la verdadera encarnadura de cada hombre, su auténtica valía y por tanto la ocasión propicia para cumplir con la máxima socrática: «conócete a ti mismo».

El Argumento

La trama de la novela consiste en las desventuras que los pasajeros y tripulantes de un barco sufren durante una travesía. El peso del argumento recae sobre las consecuencias del lento hundimiento del barco y las penalidades a que se ven sometidos los supervivientes. Entre ellas, el hombre dará lugar al eje de la tensión narrativa principal: la necesidad de que alguno sea sacrificado para que la mayoría pueda ser salvada. El tema de náufragos obligados a alimentarse de carne humana es bastante frecuente en la literatura. En la historial real, el naufragio de *La Medusa* a principios del siglo XIX desencadenó una larga polémica semejante al cercano suceso de los supervivientes en los Andes de un accidente aéreo. Este tema también había sido tratado por E. A. Poe en *La narración de Arthur Gordon Pym* [63], y, conociendo la admiración de Verne por el norteamericano, es fácil comprender su influencia en *El Chancellor*.

A esta trama central se añaden tramas secundarias: la locura del capitán, el riesgo de explosión del barco, el amor entre el joven Andrés y la señorita. Este entrelazamiento de argumentos confiere a la novela una variedad y agilidad decisiva para el mantenimiento del interés. La primera obligación de una novela: no aburrir al lector, se cumple de forma sobresaliente.

La historia del lento incendio que devora las entrañas del barco, aunque con un tratamiento literario totalmente distinto, se encuentra también en la novela de J. Conrad *Juventud*. La comparación entre ambos relatos es un ejercicio recomendable para los aficionados y estudiantes de literatura.

El tema

Entendiendo por tema aquello que subyace en el fondo del argumento, lo aglutina y da unidad, puede observarse que en el caso de *El Chancellor* sería: *el enfrentamiento entre los valores morales y los instintos irracionales*. En una situación límite — peligro de explosión, naufragio— se produce un conflicto de intereses entre el fuerte instinto de supervivencia, egoísta, cruel, amoral, y las razones éticas, la solidaridad, el altruismo, la generosidad. En otras palabras, lo que realmente se está planteando a lo largo de toda la novela es la lucha entre la carne y el espíritu,

el dilema entre civilización o barbarie. Este enfrentamiento ocasiona que los personajes se sitúen —de forma más bien esquemática— en uno u otro bando, y de las diferentes conductas o reacciones frente a cada hecho, suceso o peligro de la travesía emanan las tensiones que dan origen y vivacidad a la trama.

Aspectos formales

Técnicamente lo que más resalta de la novela es la forma narrativa escogida: el diario. Muy usual en la literatura del siglo XIX, ha caído en desuso actualmente. Poe, cuya influencia en Verne y sobre esta novela es palmaria, utiliza igual técnica en *Manuscrito hallado en una botella*, relato que Verne sin duda tuvo como referencia al redactar su novela. La mayor ventaja de esta técnica es que soluciona el problema de elegir la perspectiva desde la cual se va a contar la historia. El diario *justifica* que los hechos se transmitan al lector desde la óptica única de un personaje y contribuye a dotar de mayor verosimilitud el relato. El hecho de que el diario no lo sea en sentido estricto, es decir, que no se recojan día a día los acontecimientos sino que en unos casos las anotaciones sean semanales o de mayor amplitud, en otros de dos a tres días, a veces diarias o incluso de parte o porción de día (el capítulo XIV se refiere a los hechos «durante la noche del 29 de octubre») permite variar eficazmente la intensidad del ritmo narrativo. Así, en los momentos de mayor tensión e intriga, las anotaciones corresponden a espacios de tiempo muy breves (durante el incendio y el peligro de explosión, o en los angustiosos días finales) mientras que, cuando los acontecimientos no deparan especial novedad, los períodos se prolongan.

El narrador

El narrador en cualquier caso corresponde al tipo de voz omnisciente que prejuzga, ve el interior de los personajes, escucha sus pensamientos y conoce sus intenciones ocultas, es decir,

manipula personajes y acción a su antojo. Esta característica corresponde claramente a la propia de la literatura decimonónica y es, sin duda, una de las cualidades que más choca a los lectores actuales.

Verne introduce de forma un tanto fácil un cierto suspense desde las primeras hojas de la novela. Al final del primer capítulo y luego de que el narrador haya tomado su pasaje en *El Chancellor*, sin venir demasiado a cuento, se pregunta: «¿He hecho bien o mal? ¿Tendré que arrepentirme de mi determinación? El futuro me lo dirá. Yo redacto estas notas día a día, y en el momento en que las escribo sé tanto como los que leen este diario, si es que este diario llega a tener lectores algún día». (1).

El estilo

El modo de escribir de Verne no destaca por sus virtudes estéticas. Su prosa es eficaz, directa, funcional pero escasamente elaborada o artística. Las pocas imágenes literarias que aparecen en el texto son ralas, tópicas y manidas. La adjetivación nunca sorprende y apenas matiza. Tan sólo la precisión en el uso de términos marinos o de navegación, por su intrínseco carácter evocador y connotativo, otorga un aliento poético a ciertos pasajes. Este descuido en la prosa se traslada en alguna ocasión a la estructura de la novela y así el autor, bien por desaliño, bien por precipitación, olvida hechos, trastoca fechas o da referencias y datos equivocados.

Los personajes

La mayoría de los comentaristas de Jules Verne están de acuerdo en enjuiciar como esquemáticos a sus personajes. En la novela esta tendencia se hace claramente patente. El narrador aborda a los pasajeros y tripulantes de *El Chancellor* y los clasifica, define y disecciona al primer golpe de vista. En su tratamiento Verne recurre a un método que le es muy querido: la interpretación psicológica a

partir del análisis y los rasgos físicos.

El capitán

El capitán Huntly es presentado como alguien que carece de la entereza y energía que un puesto de tanta responsabilidad como el suyo exige. Para su conducta anormal, el narrador encuentra una explicación de carácter médico, pero, en realidad, desde el principio el señor Kazallon lo desautoriza con la interpretación pseudopositivista de su aspecto: «Es indolente, y se nota en la indecisión de su mirada, en el movimiento pasivo de sus manos, en la oscilación que lo lleva lentamente de una pierna a la otra. No es, no puede ser un hombre enérgico, ni siquiera un hombre terco, puesto que sus ojos no se contraen, su mandíbula es flácida, sus puños no tienden habitualmente a cerrarse». (II).

Robert

Kurtis

Esta psicología determina que a cada uno de los personajes se le adjudiquen *a priori* unas cualidades a partir de las cuales se explicará su comportamiento. Así, Robert Kurtis, el segundo de abordó, «el cuerpo rígido, el aspecto desembarazado, la mirada soberbia, los músculos superciliares apenas contraídos», será «un hombre enérgico, y debe de poseer ese frío coraje que es indispensable al auténtico marino». (IV), y su comportamiento en la novela responderá a este juicio inicial del narrador.

El señor

Letourneur

Lo mismo sucede con el señor Letourneur: «Este hombre lleva sobre sí mismo una inextinguible fuente de tristeza, y se nota en su cuerpo un poco abatido, en su cabeza casi siempre inclinada sobre el pecho... y la expresión general de su fisonomía es la de una

bondad afectuosa». (IV).

Los personajes carecen de entidad psicológica, lo que no obsta para que sobre ellos se sostenga la acción narrativa. En las novelas de aventuras los personajes son lo que hacen y nada más. No se puede reprochar a Verne que haya fracasado en una construcción de caracteres que nunca ha intentado.

*Valoración
final*

El Chancellor no se encuentra entre las novelas más reeditadas y por tanto más conocidas de Jules Verne. Por su amenidad e interés esto parece difícilmente explicable. Creemos que su olvido se debe a que de alguna forma escapa a la idea preconcebida que sobre su novelística se mantiene. No es una novela científica, aunque los detalles científicos no estén ausentes; no es un relato de anticipación ni una obra de vocación claramente juvenil. Para nosotros es, ni más ni menos, una novela de aventuras marinas con un contenido ético sobresaliente y quizá por esa pureza —por el hecho de ser una simple novela— haya sido injustamente olvidada.

Constantino Bértolo Cadenas

Bibliografía

* Prepublicadas en la revista *Le Magasin illustré d'éducation et de récréation*.

** Prepublicadas en la revista *Musée des familles*.

Con «s.a.» indicamos «sin año» aunque la publicación castellana es próxima a la edición original.

Además de las novelas y el teatro, escribió Verne letras de canciones —de las que se conservan poco más de veinte— discursos, artículos y otro tipo de ensayos. En momentos de distracción, hizo incluso textos de logogrifos y crucigramas: entre sus papeles se han encontrado de tres a cuatro mil de estos divertimentos.

AÑO	TÍTULO ORIGINAL	TÍTULO CASTELLANO
	Narrativa	
1863	<i>Cinq semaines en ballon</i>	<i>Cinco semanas en globo</i> (s.a.)
1864	<i>Voyage au centre de la Terre</i>	<i>Viaje al centro de la Tierra</i> (1867)
1865	<i>De la Terre à la Lune</i>	<i>De la Tierra a la Luna</i> (1882)
1866	<i>Voyages et Aventures du capitaine Hatteras</i> (2 t.)*	<i>Aventuras del capitán Hatteras</i> (s.a.)
67/68	<i>Les Enfants du Capitaine Grant</i> (3t.)*	<i>Los hijos del capitán Grant</i> (s.a.)
69/70	<i>Vingt Mille Lieues sous les mers</i> (2 t.)*	<i>Veinte mil leguas de viaje submarino</i> (1868-70).
1870	<i>Autour de la Lune</i>	<i>Alrededor de la Luna</i> (1921)

1871	<i>Une Ville flottante</i>	<i>Una ciudad flotante</i> (1880)
1872	<i>Aventures de trois Russes et de trois Anglais*</i>	<i>Aventuras de tres rusos y tres ingleses en el África Austral</i> (1879)
1873	<i>Le Tour du Monde en quatre-vingts jours</i>	<i>La vuelta al mundo en ochenta días</i> (1873)
1873	<i>Le pays des fourrures</i> (2 t.)*	<i>El país de las pieles</i> (1873)
1874	<i>Le Docteur Ox</i> — Contiene además: <i>Maître Zacharius</i>	<i>El Doctor Ox</i> —Contiene además: <i>Maese Zacarías</i>
	<i>Un drame dans les airs</i>	<i>Un drama en los aires</i>
	<i>Un hivernage dans les glaces</i>	<i>Un invierno entre los hielos</i>
	<i>Les Forceurs de blocus</i>	<i>Los forzadores del bloqueo</i> (1886)
1874	<i>L'Ile mystérieuse</i> (2 t.)*	<i>La isla misteriosa</i> (1883)
1875	<i>Le «Chancellor»</i>	<i>El «Chancellor»</i> (s.a.)
1876	<i>Un Drame au Mexique</i>	<i>Un drama en México</i> (1879)
1876	<i>Michel Strogoff</i> (2 t.)*	<i>Miguel Strogoff. De Moscú a Irkutsk</i> (1876)
1877	<i>Les Indes Noires</i>	<i>Las Indias negras</i> (1877)
1877	<i>Hector Servadac</i> (2 t.)*	<i>Héctor Servadac</i> (1877)
1877	<i>Martin Paz</i> **	<i>Martín Paz</i> (1880)
1878	<i>Un capitaine de quinze ans</i> (2 t.)*	<i>Un capitán de quince años</i> (1878)
1878	<i>La Découverte de la Terre</i>	<i>Los descubrimientos del globo</i> (1879)
1879	<i>Les Grands Navigateurs du XVIII siècle</i> (2 t.)	<i>Los grandes navegantes del siglo XVIII</i> (1888)
1879	<i>Les Tribulations d'un Chinois en Chine</i>	<i>Las tribulaciones de un chino en China</i>

		(s.a.)
1879	<i>Les Cinq Cents</i> <i>Millions de la Bégum</i> *	<i>Los quinientos millones de la princesa</i> (1879)
1880	<i>Les Voyageurs du XIX siècle</i> (2 t.)	<i>Los grandes exploradores del siglo XIX</i> (1881)
1880	<i>La Maison à vapeur</i> (2 t.)*	<i>La casa de vapor</i> (1882)
80/81	<i>La Jangada</i> (2 t.)	<i>La Jangada</i> (s.a.)
1882	<i>Le Rayon vert</i>	<i>El rayo verde</i> (1884)
1882	<i>Dix Heures en Chasse</i>	<i>Diez horas de caza</i> (1888)
1882	<i>L'École des Robinsons</i> *	<i>Escuela de tos Robinsones</i> (1884)
1883	<i>Kéran le Têtu</i> (2 t.)*	<i>Kerabán el testarudo</i> (s.a.)
1884	<i>L'Archipel en feu</i>	<i>El archipiélago de fuego</i> (s.a.)
1884	<i>L'Etoile du Sud</i> *	<i>La estrella del Sur</i> (1886)
1885	<i>Mathias Sandort</i>	<i>Matías Sandort</i> (1894)
1885	<i>L'Épave du «Cynthia»</i> (con André Laurie)	<i>El naufragio del «Cynthia»</i> (1887)
1886	<i>Robur-le-Conquérant</i>	<i>Robur el conquistador</i> (s.a.)
1886	<i>Un billet de loterie</i> — Contiene además: <i>Frritt-Flacc</i>	<i>Un billete de lotería</i> — Contiene además: <i>Frritt-Flacc</i> (s.a.)
1887	<i>Nord contre Sud</i> (2 t.)*	<i>Norte contra Sur</i> (s.a.)
1887	<i>Le Chemin de France</i> —Contiene además: <i>Gil</i>	<i>El camino de Francia</i> —Contiene además: <i>Gil</i>
	<i>Braltar</i>	<i>Braltar</i> (s.a.)
1888	<i>Deux Ans de vacances</i> (2 t.)*	<i>Dos años de vacaciones</i> (1888)
88/89	<i>Famille-Sans-Nom</i> (2 t.)	<i>Familia sin nombre</i> (1889)
1889	<i>Sans Dessus Dessous</i>	<i>El secreto de Maston</i> (1967)

1890	<i>César Cascabel</i> (2 t.)*	<i>César Cascabel</i> (s.a.)
1891	<i>Mistress Branican</i> (2 t.)*	<i>Mistress Branican</i> (s.a.)
1892	<i>Le Château des Carpathes</i> *	<i>El castillo de los Cárpatos</i> (s.a.)
1893	<i>Claudius Bombarnac</i>	<i>Claudius Bombarnac</i> (1956)
1893	<i>P'tit Bonhomme</i> (2 t.)*	<i>Aventuras de un niño irlandés</i> (1894)
1894	<i>Mirifiques aventures de Maître Antifer</i> (2 t.)*	<i>Maravillosas aventuras de Antifer</i> (1895)
1895	<i>L'Ile à hélice</i> (2 t.)*	<i>La isla de hélice</i> (s.a.)
1896	<i>Face au drapeau</i> *	<i>Ante la bandera</i> (s.a.)
1896	<i>Clovis Dardentor</i> *	<i>Clovis Dardentor</i> (s.a.)
1897	<i>Le Sphinx des glaces</i> (2 t.)*	<i>La esfinge de los hielos</i> (s.a.)
1898	<i>Le Superbe Orénoque</i> (2 t.)*	<i>El soberbio Orinoco</i> (s.a.)
1899	<i>Le Testament d'un excentrique</i> (2 t.)*	<i>El testamento de un excéntrico</i> (s.a.)
1900	<i>Seconde Patrie</i> (2 t.)*	<i>Segunda patria</i> (s.a.)
1901	<i>Le Village aérien</i> *	<i>El pueblo aéreo</i> (s.a.)
1901	<i>Les Histoires de Jean-Marie Cabidoulin</i>	<i>Las historias de Juan María Cabidoulin</i> (1911)
1902	<i>Les Frères Kip</i> (2 t.)*	<i>Los hermanos Kip</i> (s.a.)
1903	<i>Bourse de voyage</i> (2 t.)*	<i>Beca de viaje</i>
1904	<i>Un drame en Livonie</i> *	<i>Un drama en Livonia</i> (1911)
1904	<i>Maître du Monde</i> *	<i>El dueño del mundo</i> (s.a.)
1905	<i>L'invasion de la mer</i> *	<i>La invasión del mar</i> (s.a.)
1905	<i>Le Phare du bout du monde</i> *	<i>El faro del fin del mundo</i> (s.a.)
1906	<i>Le Volcan d'or</i> (2 t.)	<i>El volcán de oro</i> (s.a.)
1907	<i>L'Agence Thompson</i>	<i>La agencia Thompson</i>

	<i>and C^o</i> (2 t.)	<i>y Cía.</i> (1910)
1908	<i>La Chasse au météore</i>	<i>La caza del meteoro</i> (1910)
1908	<i>Le Pilote du Danube</i>	<i>El piloto del Danubio</i> (1910)
1909	<i>Les Naufragés du</i> <i>«Jonathan»</i> (2 t.)	<i>Los naufragos del</i> <i>«Jonathan»</i> (s.a.)
1910	<i>Le Secret de Wilhelm</i> <i>Storitz</i>	<i>El secreto de Wilhelm</i> <i>Storitz</i> (1958)
1910	<i>Hier et Demain —</i> Contiene: <i>La Famille</i>	<i>Ayer y mañana —</i> Contiene: <i>La familia</i>
	<i>Raton: M. RéDiéze et</i> <i>Mlle Mi-Bémol: La</i> <i>Destinée de Jean</i>	<i>Ratón: El Señor Re-</i> <i>Sostenido y la</i> <i>Señorita Mi-Bemol: El</i>
	<i>Morenas: Le Humbug,</i> <i>Au XXIX A-siècle: La</i> <i>Journée d'un</i> <i>journaliste américain</i> <i>en 2889: L'Étemel</i> <i>Adam:</i>	<i>destino de Jean</i> <i>Morenas: El Humbug;</i> <i>Siglo XXIX: La</i> <i>jornada de un</i> <i>periodista americano</i> <i>en el 2889: El eterno</i> <i>Adán:</i>
1919	<i>L'Étonnante Aventure</i> <i>de la mission Barsac:</i>	<i>La impresionante</i> <i>aventura de la misión</i> <i>Barsac</i> (s.a.).
	Ensayos	
1863	<i>A Propos du «Géant»</i>	<i>A propósito del</i> <i>«Gigante»</i>
1864	<i>Edgar Poe et ses</i> <i>œuvres</i>	<i>Edgar Poe y sus obras</i>
1864	<i>Le Comte de</i> <i>Chanteleine</i>	<i>El Conde de</i> <i>Chanteleine</i> (1884)
1879	<i>Les Révoltés de «La</i> <i>Bounty»</i>	<i>Los amotinados de</i> <i>«La Bounty»</i> (1879)

**Teatro (no
representado)**

1847 *Alexandre VI* 1850

**Teatro
(representado)**
Les Pailles

	(tragedia en verso)		<i>rompues</i> (en verso)
47/48	<i>La Conspiration des poudres</i> (tragedia en verso)	1853	<i>Le Colin-Maillard</i> (ópera cómica. Libreto: Verne-Carré. Música: Hignard)
1848	<i>Une promenade en mer</i> (vodevil)	1855	<i>Les Compagnons de la Marjolaine</i> (ópera cómica. Libreto: Verne-Carré. Música: Hignard)
1848	<i>Le Quart d'heure de Rabelais</i> (comedia en verso)	1858	<i>Monsieur de Chimpanzé</i> (opereta. Verne-Carré. Música: Hignard)
1849	<i>Un drame sous Louis XV</i> (también titulada <i>Un drame sous la Régence</i>) (tragedia en verso)	1860	<i>L'Auberge des Atdennes</i> (ópera cómica. Libreto: Verne-Carré. Música: Hignard)
1849	<i>Abdallah</i> (vodevil)	1861	<i>Onze Jours de siège</i> (comedia Verne-Wallut)
1850	<i>La Cuimard</i> (comedia)	1873	<i>Un neveu d'Amérique ou Les Deux Frontignac</i> (comedia)
1850	<i>Quiridine et Quidineri</i> (en verso)	1874	<i>Le Tour du monde en 80 jours</i> (Verne-d'Ennery. Música: Debillemont)
1851	<i>Les Savants</i> (comedia en verso)	1877	<i>Le Docteur Ox</i> (ópera bufa, sacada de la obra de Verne por Ph. Gille. Música: J. Offenbach)

1851	<i>De Charybde en Scylla</i> (comedia en verso) 1878	<i>Les Enfants du capitaine Grant</i> (Verne-d'Ennery. Música: Debillemont)
51/53	<i>Léonard de Vinci</i> —también titulada <i>La Joconde y Monna Lisa</i> — (comedia en verso) 1880	<i>Michel Strogoff</i> (Verne-d'Ennery)
1852	<i>Les Châteaux en Californie ou Pierre qui roule n'amasse pas mousse</i> (comedia de Verne y Pitre Chevalier) 1882	<i>Voyage à travers l'impossible</i> (Verne-d'Ennery)
1852	<i>La Tour de Montlhéry</i> (drama de Verne y Charles Wallut) 1883	<i>Kéraban le Têtu</i>
1853	<i>Un fils adoptif</i> (comedia Verne-Wallut) 1887	<i>Mathias Sandorf</i> (drama. Verne-Busnach-Maurens)
1854	<i>Guerre aux Tyrans</i> (comedia en verso)	
1855	<i>Les Heureux du jour</i> (en verso)	
1856	<i>Au bord de l'Adour</i> (comedia)	
1857	<i>Les Sabines</i> (opereta. Verne-Wallut)	



JULES GABRIEL VERNE. Escritor francés, conocido en los países de lengua española como Julio Verne. El 8 de febrero de 1828 nació en Nantes este gran escritor, geógrafo de países fabulosos, creador de personajes enigmáticos, inventor de islas misteriosas y de originales máquinas, que con sus extraordinarias novelas inició a varias generaciones en el amor a la ciencia.

Tal vocación por lo extraordinario y lo fantástico no se advertía en Julio Verne cuando niño. Alumno estudioso y serio, no mostraba el afán de aventuras de otros chicos de su edad. Dotado de extraordinaria memoria, hizo con aprovechamiento sus primeros estudios, y luego marchó a París para cursar la carrera de abogado, profesión que ejercía su padre en Nantes.

Terminada la carrera, no demostró ninguna afición a ella. Su amistad con Alejandro Dumas y otros autores dramáticos había despertado en él la afición a ese género literario, y tenía escritas algunas obras como *La Conspiration des poudres*, *Un drame sous la Régence* y *Les Pailles rompues*, comedia en verso esta última, primera que estrenó (1850) y que sólo se representó una docena de veces, en el *Gymnase*. Luego estrenó *Douce jours de siège*, comedia en tres actos, en el *Vaudeville*.

Nombrado secretario del *Théâtre Lyrique*, continuó sus ensayos dramáticos con no mucho éxito, hasta que, interesado por la aerostación, escribió *Cinco semanas en globo* (1863), su primera novela científica.

El gran éxito que obtuvo con ella le animó a continuar este género de literatura y firmó un contrato exclusivo con su editor, J. Hetzel, comprometiéndose a proporcionarle dos obras anuales durante veinte años, o cuarenta en un breve espacio de tiempo, por lo cual recibiría 20 000 francos anuales o 10 000 por volumen. El éxito de las obras siguientes fue tal, que su editor hubo de mejorarle cinco veces el contrato.

Sucesivamente publicó, entre otras muchas, *Viaje al centro de la tierra* (1864); *De la tierra a la luna* (1865); *Las aventuras del capitán Hatteras* (1866); *Los hijos del capitán Grant* (1868); *Veinte mil leguas de viaje submarino* (1870) (que le valió ser coronado por la Academia Francesa); *La vuelta al mundo en ochenta días* (1873); *El doctor Ox* (1874); *La isla misteriosa* (1875); *Miguel Strogoff* (1876); *Las Indias negras* (1877); *Historia de los grandes viajes y de los grandes viajeros* (1878); *Un capitán de quince años* (1878); *Las tribulaciones de un chino en China* (1879); *El rayo verde* (1882) y *El archipiélago en llamas* (1884).

El mayor mérito de este gran novelista científico son sus anticipaciones, sus previsiones geniales, nacidas de un cerebro enciclopédico. Todo lo que predijo en cuestiones de navegación (aérea y submarina), cinematografía, televisión, telegrafía sin hilos, etc., etc., y que se ha realizado en nuestros días, demuestra la variedad de una erudición y la riqueza de una imaginación que no han sido superadas.

Además, su obra, exaltadora del valor, del esfuerzo, de la energía y de la bondad, sin bajezas morales de ninguna clase, ha ejercido siempre una influencia extraordinaria en la juventud.

Julio Verne murió en Amiens, el año 1905.

Notas

[1] Publicado en esta Colección. < <

[2] Publicado en esta Colección. < <

[3] *Edgarpó*: Apelativo familiar con que era conocido Poe entre los escritores franceses de la época. < <

[4] Publicado en *El gato negro*, de esta Colección. < <

[5] *Perlongar*: navegar a lo largo de una costa. [Los términos marítimos menos usuales y que no figuren en nota a pie de página, podrá hallarlos el lector en el *Diccionario*]. < <

[6] Nombre de una importante sociedad francesa de clasificación de buques. < <

[7] Lapsus del autor, puesto que éste es el nombre que los norteamericanos daban a la ciudad de Colón (R. del Panamá). < <

[8] Contramaestre. < <

[9] Alrededor de 650.000 francos. (*Nota del Autor.*). < <

[10] Alrededor de 50.000 francos. (*Nota del Autor.*). < <

[11] L. P. Gratiolet (1815-1865) anatomista y naturalista francés.

< <

[12] Cail (1804-1871), industrial francés que contribuyó enormemente a la propagación de la máquina de vapor. < <

[13] Blaise Pascal (1623-1662), científico y filósofo francés, autor entre otras obras de las *Cartas provinciales* y de los *Pensamientos*, de donde está tomada la frase que cita Verne. < <

[14] Barrio de Londres, donde se encuentra situado el observatorio de su nombre. A partir de su meridiano se cuentan las longitudes terrestres y los husos horarios. < <

[15] También llamada *Corriente del Golfo*, es una corriente cálida del Atlántico Norte, que nace entre Florida y Cuba, se dirige hacia el N y después hacia el NE. Su influencia en Europa es notable, pues suaviza las temperaturas bajas y evita que se forme hielo en los puertos escandinavos durante el invierno. < <

[16] Poeta y escritor inglés que nació en Dublín, en 1779, y murió en Slopperton, en 1852. Es el autor de la célebre *Utopía*. < <

[17] *La Tempestad*, drama en cinco actos de William Shakespeare (1567-1616), fue estrenado en 1611 y publicado en 1623. Parece inspirado en un hecho real: el naufragio de sir George Somers (1554-1610), aventurero inglés que fundó la Compañía de Virginia en 1606 y naufragó en las Bermudas en 1609, donde estableció una colonia en 1610, poco antes de morir. < <

[18] Las Bermudas fueron descubiertas en 1502 por el español Juan Bermúdez, y pertenecían a los ingleses desde 1612. La isla de Saint-Georges, la segunda en importancia del archipiélago, se encuentra al nordeste del mismo. < <

[19] Unos treinta metros por segundo. (*Nota del Autor.*). < <

[20] En efecto, Colón llegó al mar de los Sargazos el 16-9-1492, y la presencia de estos varecs la aprovechó para convencer a su tripulación de que no se encontraban lejos de tierra. Verne intenta reproducir la palabra española escribiendo «sargasso». *Varec*: Voz escandinava para los conjuntos de algas que el agua deja sobre las playas, o que viven sobre las rocas de la orilla. < <

[21] *Viña loca* o *viña virgen* es el nombre familiar que se da a un género de vid silvestre, planta decorativa trepadora que se usa para adornar paredes, columnas, etcétera. < <

[22] Planta acuática, con los órganos asimiladores sumergidos o flotantes. Viene a ser un sinónimo de *alga*. < <

[23] Lámpara sujeta de modo que se mantenga sin balancearse a pesar de los bandazos del buque. < <

[24] Dícese de la marea producida por la conjunción de oposición de la luna y el sol. < <

[25] Lapsus del autor, ya que este capítulo trata de las jornadas comprendidas entre el 15 y el 18 de octubre. Debe de referirse a la noche del 18 al 19. < <

[26] Los picratos son unos compuestos cristalizados que se forman neutralizando el ácido pícrico con los hidróxidos o carbonates de los metales respectivos. El picrato de potasa tiene un alto poder explosivo. < <

[27] Luego... Es la conjunción latina que introduce la conclusión en las argumentaciones de la filosofía escolástica. < <

[28] Barco cargado de materias inflamables, que se lanza sobre los barcos enemigos para incendiarlos. < <

[29] Es decir, a la presión ejercida por el fuego interior del globo, al cual se atribuye la formación de la tierra, según la teoría del plutonismo. < <

[30] Palabra inusitada tanto en francés como en español y que Verne ya había utilizado en *Viaje al centro de la tierra*, publicada en esta Colección. Es una especie de bóveda o galería. < <

[31] Se refiere al archipiélago de las islas Cícladas, del mar Egeo, a las que pertenece la isla Santorín, que es la más meridional de todas ellas, y tiene 31 km² de superficie. < <

[32] Nombre dado por el escritor francés François Rabelais (1494-1553) a uno de los protagonistas de su novela *Gargantúa y Pantagruel*. Gargantúa estaba dotado de un apetito prodigioso, y en francés ha quedado lexicalizado para designar a una persona de apetito voraz. En español tenemos también la voz *pantagruélico*.

< <

[33] Literalmente, Roca del Jamón. < <

[34] Grupo de 521 islas e islotes situado en la costa occidental de Escocia, en el océano Atlántico. A este grupo pertenece la isla *Staffa*, citada a continuación. < <

[35] La gruta de Fingal, de 69 metros de largo y 13 de ancho en su entrada, con una altura de 20 metros, fue descubierta en 1772 por J. Banks. Está en la isla de Staffa. Cerca de sesenta años después la visitó Mendelssohn, y escribió la hermosa obertura, opus 26, *La Gruta de Fingal*. < <

[36] Se refiere el autor a los descendientes de unos caudillos y piratas de las Hébridas que, junto con los Mac Dougald, lograron la independencia casi absoluta de las islas hasta 1476, pero que siguieron manteniéndola en cierto grado hasta el siglo XVIII. < <

[37] Especie de borda interior. (*Nota del Autor.*). < <

[38] Empedrado o suelo de hormigón en el cauce de un río o alrededor de los pilares de un puente. < <

[39] Lapsus del autor, ya que el *Chancellor* ha encallado en la noche del 29 de octubre, y en el capítulo VII nos dijo que la marea sicigia es para el día 24 de octubre. Otro tanto ocurre respecto a la luna nueva. < <

[40] Un gramo de polvo de picrato produce el efecto de 13 gramos de pólvora ordinaria. (*Nota del Autor.*). < <

[41] Lapsus del autor, ya que Robert Kurtis, como sabemos, es ahora el capitán. < <

[42] Embarcación con dos palos y velas cangrejas, común en Malasia y en las Antillas. < <

[43] Alrededor de veintitrés litros. (*Nota del Autor.*). < <

[44] Alrededor de seiscientos litros. (*Nota del Autor.*). < <

[45] Cincuenta y seis centilitros. (*Nota del Autor.*). < <

[46] Familia de peces de cuerpo grueso, robusto y escamoso, cabeza abultada y boca pequeña y horizontal provista de dientes. A ella pertenecen peces como la dorada y el besugo. < <

[47] Era costumbre, entre los marinos, distribuir una ración diaria de aguardiente a la tripulación. < <

[48] Literalmente, adivinador del tiempo. (*Nota del Autor.*). < <

[49] Nube con forma de anillo. (*Nota del Autor.*). < <

[50] Sesenta y cinco litros. (*Nota del Autor.*). < <

[51] Lapsus del autor, que dice noviembre cuando debe decir diciembre. < <

[52] Lapsus del autor, que en el capítulo xxxv nos dice que son las empavesadas de babor las que han sido arrancadas por las olas.

< <

[53] Veintitrés centilitros. (*Nota del Autor.*). < <

[54] Errata del original, ya que debe decirse *stockfisb*. Los *gádidos* forman una familia de peces a la que pertenecen bacalaos, pescadillas, abadejos, Iotas, etc. < <

[55] Se trata de grados Fahrenheit: 104 grados Fahrenheit equivalen a 40 grados centígrados. (*Nota del Autor.*). < <

[56] Lapsus del autor: en efecto, si están a 20 de enero han pasado 44 días, puesto que el *Chancellor* se hundió el 7 de diciembre; pero si están a 21 de enero han pasado 45 días. < <

[57] Lapsus del autor, ya que el mástil se encuentra a proa de la balsa y no a popa. < <

[58] Tres mil veces el caudal del Sena. (*Nota del Autor.*). < <

[59] Belem. < <

[60] Lapsus del autor: los náufragos han tenido que ser arrastrados hacia el este (sudeste), pues la punta Maquarí se encuentra unos cuantos minutos al este del punto donde abandonaron el navío (49º 35' de longitud oeste). < <

[61] Lapsus del autor, pues eran 28 las personas que embarcaron en Charleston. < <

[62] Véase Introducción. < <

[63] Publicado en esta colección. < <